



JR北海道のICカードキャラクター
「Kitacaのエゾモモンガ」

HOKKAIDO RAILWAY COMPANY 2025



ごあいさつ

北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）の会社案内をご覧いただき、誠にありがとうございます。

私たちは、北海道の広大な自然と地域社会を結ぶ公共交通機関として、安全・安心・快適な鉄道サービスの提供に全力で取り組んでまいります。

「安全」

「安全」は事業の根幹であり、すべての判断と行動の基準です。

しかし、当社は、会社発足以降の社会環境の変化や金利低下などを受け悪化する収支の改善に取り組むうち、いつしか絶対に守らなければならない安全の基準を守ることを忘れ、2011年の石勝線列車脱線火災事故をはじめとする一連の事故・不祥事を招きました。2014年には国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受けることとなりました。

事故後に入社した社員が半数を超える中、会社存亡の危機となったこれらの事故・事象で得た反省と教訓を風化させないため、2024年度より「安全計画2026」を始動しました。

その中で、2024年には函館線砂川駅構内において不適切な保安体制のもとで待避誤りを発生させ、虚偽の報告を行うといった事象を発生させるなど、安全の根幹に関わる不適切な事象を繰り返し発生させてしまいました。2025年3月には北海道運輸局長より「改善指示」を受け、5月より「強化型保安監査」が実施され、現在、安全管理体制の見直しと継続的な改善に取り組んでいます。安全はすべての基盤であり、社員一人ひとりがその意識を高め、日々の業務に真摯に向き合い、継続的な安全向上に取り組んでいます。

「変化への対応」

環境が目まぐるしく変化していく中、サステナブルな事業運営に向けた対応が求められています。

地域交通の変化においては、「当社単独では維持困難な線区」を公表してから8年が経過しました。2024年に国土交通大臣から発出された監督命令に基づき、2026年度末までに線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実に取りまとめるために、関係者の皆様ともなお一層の連携強化を図り、持続可能な交通体系の構築を目指します。

観光分野では、旺盛なインバウンド需要は大きなチャンスであり、新たな魅力創出にも挑戦しています。新観光列車「赤い星」「青い星」の運行に向けて車両改造、商品開発・販売等の準備を進めているほか、「特急ニセコ号」「秋たび そうや」号など季節列車の運行で北海道ならではの旅の楽しさを広げています。

また、富良野や函館といった観光地における無人宿泊施設「JRモバイルイン」の開業も進め、様々な旅行需要の取り込みを進めます。

そして、環境の変化に強い「事業ポートフォリオの変革」、業務変革・生産性を向上すべく「DXの推進」、地球環境に貢献すべく「カーボンニュートラルの推進」、これらを実現していくためにも未来を担う「人材の確保と育成」の取り組みを一層推進します。

今、北海道新幹線札幌延伸の開業遅延という大きな課題に直面しています。当初2030年度末の開業を目指していましたが、トンネル工事の難航や人手不足により、大幅な延期が見込まれています。この遅れは、当社の経営自立や地域のまちづくりにも影響を及ぼす可能性があります。私たちはこの現実を真摯に受け止め、沿線自治体や関係機関と連携し、影響の最小化と将来への備えに努めてまいります。

北海道新幹線札幌延伸は、地域の可能性を広げる大きな一歩です。その実現に向けて、私たちは粘り強く努力を続けてまいります。

今後とも、JR北海道へのご理解とご支援を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

代表取締役社長 綿貫 泰之



代表取締役会長
島田 修

代表取締役社長
綿貫 泰之

ごあいさつ	1
経営計画	
長期経営ビジョン・中期経営計画の推進	3
安全の再生	
当社が発生させた一連の事故・事象	7
当社が2024年度に発生させた事象	8
JR北海道 安全の再生／安全計画2026	9
人材確保・社員教育・コンプライアンスの徹底	
人材の確保	11
社員教育／コンプライアンスの徹底	12
鉄道環境の変化	
JR北海道発足後35年の経過	13
持続可能な交通体系の構築に向けた取り組み	17
激甚化する自然災害への対策	
冬期間における安全で安定した輸送確保の取り組み／ 台風や集中豪雨への対策	21
北海道新幹線	
北海道新幹線の概要	22
北海道新幹線札幌開業時期の見通しと今後の課題	23
北海道新幹線固有のコストと特殊性	24
北海道新幹線の冬期対策	26
青函トンネルの防災・避難誘導設備	27
並行在来線（函館～長万部～小樽）の概要	28
北海道新幹線の営業施策	29
札幌駅部の新幹線工事	30
駅周辺開発	
駅周辺開発の取り組み	31
札幌駅前再開発について	32
開発事業	
開発事業の取り組み	33
新たな事業領域への挑戦	35
鉄道事業	
都市間輸送と札幌圏の取り組み	36
観光列車の取り組み	38
業務運営の効率化～システムチェンジ	39
インバウンド需要の更なる上積みに向けた鉄道利用促進の取り組み	41
CS向上に向けた取り組み	42
環境保全の取り組み	
鉄道の環境優位性	43
JR北海道グループ	45
各種データ	46
沿革	49
会社概要	50

JR北海道グループ 経営理念

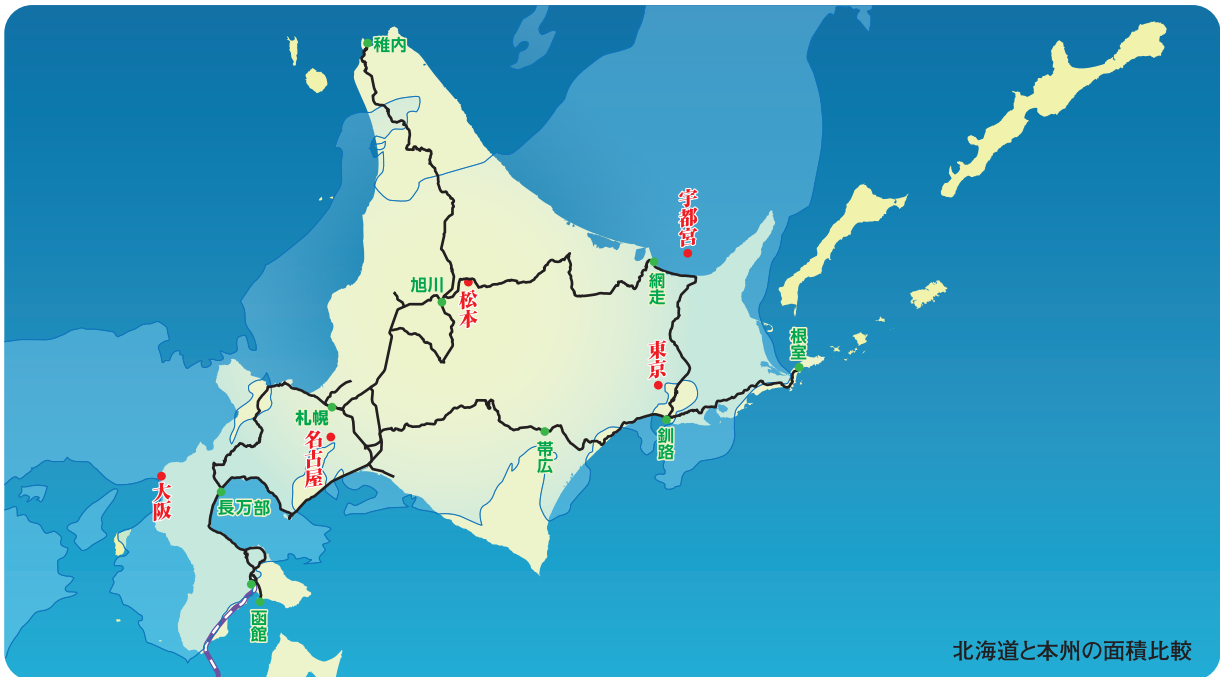
JR北海道グループは、

- お客様の安全を最優先に取り組みます。
- コンプライアンスの徹底をはじめ、企業に求められる社会的責任を果たします。
- 安心してご利用いただけるサービスを提供し、お客様満足の向上をめざします。
- 北海道に根ざす企業グループとして、地域の発展に貢献します。
- 個人の創造力とチームワークを高める企業風土を醸成し、社員の充実感の向上とグループとしての成長をめざします。

私たちの誓い

- お客様の命を守ります。社員の命を守ります。
- 「安全第一、安定第二」
危ないと思ったらすぐに列車を止めます。
- JR北海道社員としての自覚を持って行動します。
社会のルールを守ります。会社のルールを守ります。
- 「お客様あつての私たち」 感謝を忘れず仕事をします。
- 「確かな技術力」 身につけ、磨き、伝えます。
- 「鉄道はチームワーク」
お互い声をかけ合い、進んで協力します。
- 「一人ひとりがJR北海道」 誇りを持って仕事をします。

表紙／函館線妹背牛～江部乙間



経営計画

長期経営ビジョン・中期経営計画の推進

長期経営ビジョンの推進

2019年度に当社グループは新幹線札幌開業を機に経営自立することを目標とする「長期経営ビジョン未来2031」をスタートしました。

長期経営ビジョンは、安全を最優先とする経営方針を踏まえたもので、目標である経営自立に向け、グループ全員一丸となって挑戦していく道標(みちしるべ)を示したものです。

2031年度における「ありたい姿」を明示し、実現に向けて「3つの戦略」を定め、企業として揺るがずに大切にしていく価値観を「4つの基盤」と位置付けています。

グループ一体となって最大限の経営努力並びに経営再生のための課題解決を行い、北海道に根ざす企業グループとして、地域の発展に貢献していきます。

なお、2025年3月には北海道新幹線の整備に関する有識者会

議により、現時点では完成・開業は概ね2038年度末頃となる見込みであること等が報告されましたが、国土交通大臣からは、「現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体行程を精査すること」とされています。

新幹線の札幌開業時期がまだはつきりしない状況であることから、現時点では長期経営ビジョンは見直しません、新幹線のスケジュールによらず、経営自立に向けて長期経営ビジョン及び中期経営計画に盛り込んだ札幌駅周辺の再開発事業や必要な経営改善策などの取り組みを全力で推進するとともに、一日も早い北海道新幹線の全線開業に向けて取り組んでまいります。

監督命令の受領 2024年3月15日

当社は、2018年に国土交通大臣より「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受領し、経営改善に向けた取り組みを着実に進めてまいりましたが、新型コロナウイルスの影響を受け、中期経営計画2023で掲げた数値目標が未達となったこと、黄線区における事業の抜本的な改善方策の検討が未達に終わったことを受け、2024年3月15日に国土交通大臣より3度目となる監督命令を受領し、経営改善に向けた取り組みをより一層深度化及び加速化するよう命じられました。

経営改善に向けた取り組み

- JR北海道は、経営自立を目指し、「インバウンド観光客の徹底的な取り込み」「非鉄道事業への戦略的な投資と体制・人材の強化」「安全投資の確保」「DXの推進による生産性の向上」「カーボンニュートラルへの積極的な貢献」等の取り組みをはじめとする収益の増加とコストの削減に取り組み、徹底した経営努力を行うこととし、これらを盛り込む次期中期経営計画(2024年度～2026年度)を策定し、着実に遂行する。

利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区(いわゆる「黄線区」)における取り組み

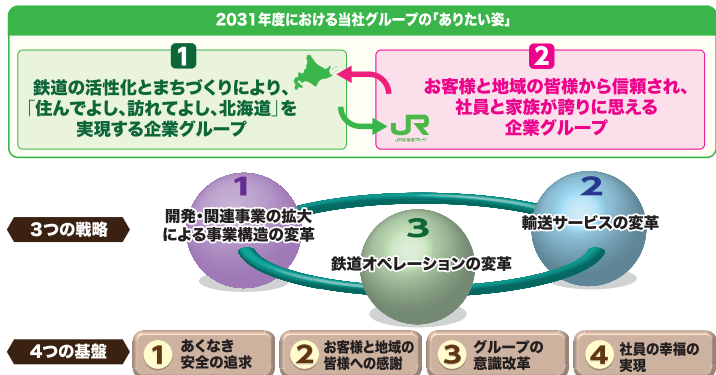
- JR北海道と地域の関係者は、
 - ・引き続き一体となって、徹底した利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、国による支援制度も活用しつつ、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねる。
 - ・線区の特性(観光線区、都市間幹線交通など)に応じた目標を設定し、PDCAサイクルにより必要な見直しを行う。
 - ・2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる。

中期経営計画2026の策定

監督命令に基づき、2024年4月に長期経営ビジョン実現への第2ステップとなる「JR北海道グループ中期経営計画2026」を策定しました。「中期経営計画2026」では、環境変化がもたらす影響に適切に対応し、JR北海道単体での黒字化を本中期経営計画の一つの目標とします。

また、財務基盤の立て直しとともに新たな経営課題の解決を図り、長期経営ビジョンの達成に向け計画をローリングしながら取り組みを進めます。「3つの戦略」「4つの基盤」および新たに発生した「人材の確保」等の「新たな経営課題」に対する主な取り組みは以下の通りです。

対応方針	▶ 想定外の環境変化に強い事業ポートフォリオへの変革を加速します。 ▶ 全国に先駆けて進む北海道の人口減少により、鉄道・開発事業共に需要の減少が見込まれる中、需要を維持・拡大するためには、顧客や市場の拡大・開拓が必要不可欠です。
	特に、急速に回復しコロナ前の状況に戻つつあるインバウンド需要の取り込みが重要なテーマの一つであり、グループ全体でインバウンド施策を推進します。また、インバウンドだけでなく高付加価値旅行者への対応の強化を図るなど売上の拡大をめざします。 ▶ 就労人口の減少等を背景に採用市場・環境が激化しています。当社においても近年「人材の確保」が新たな経営課題となっています。 本中期経営計画では「人材の確保」を重要なテーマの一つと位置づけ、多様な採用活動による採用数の確保と自己都合退職者数の抑制に取り組みます。 ▶ あわせて、DXの推進等により生産性の向上・省力化・コスト削減を図るとともに、社会的ニーズが高まっているカーボンニュートラルの取り組みを強力に推進します。



3つの戦略	開発・関連事業の拡大	● 「JRイン」「ジュノール」「プランJR」「北海道四季マルシェ」の展開、開発人材の強化
	輸送サービスの変革	● 新幹線札幌駅工事推進、インバウンドの収益拡大、空港アクセス強化、イールドマネジメント、観光列車、運賃改定
	オペレーションの変革	● 黄線区を維持する仕組みの構築に向けた関係者との協議 ● 駅業務のスリム化、車両・機械・システムの更新による省力化、業務のデジタル化、ICT人材の育成
4つの基盤	安全の追求	● 「安全計画2026」の推進
	お客様・地域への感謝	● 観光列車を活用した地域の魅力づくり、CSの推進、BP新駅の工事推進
	意識改革	● 「カーボンニュートラル2050」に基づく太陽光発電の拡大、KPI検証を通じた「稼ぐ意識」「コスト意識」の醸成
新たな経営課題	人材の確保	● 女性が活躍できる職場・職域拡大、多様な働き方の推進、健康経営の推進、社員への成長機会の提供
	札幌駅周辺開発	● 人材の確保・働きがいの向上を目的とした賃金改善の検討、社宅・寮の建替えなど採用数の確保と自己都合退職者数の抑制策の実施 ● 工事費高騰に対応した札幌駅周辺再開発事業の推進

KGI・KPIの設定

「中期経営計画2026」の目標達成に向けて、収入関連項目・費用関連項目に目標を設定しています。また人材等の取り組みについては、その他項目として設定し「中期経営計画2026」の進捗管理を行います。

四半期ごとに達成・進捗状況を検証することでPDCAをまわし、各事業の最終目標の達成につなげています。

収入関連項目	費用関連項目
(1) 開発事業セグメント 売り上げ (1-1) ①不動産業 ②JRタワーテナント (1-2) ①ホテル業 ②JRタワーホテル日航札幌 (1-3) ①物販・飲食業 ②四季彩館	(2) 鉄道運輸収入(取扱収入) ①定期取扱収入 ②定期外取扱収入 ③近距離取扱収入 ④エアポート輸送人員 ⑤中・長距離取扱収入 ⑥インバウンド取扱収入 ⑦新幹線収入 ⑧新幹線乗車人員 (3) コスト削減 (4) 人材 (5) 事業ポートフォリオの変革 (6) オペレーションの変革～DXの推進～ (7) 新幹線 (8) カーボンニュートラル

経営改善委員会(第三者委員会)

当社の経営改善に向け、長期経営ビジョンや中期経営計画に盛り込んだ取り組みの検証や改善方策等について、外部の視点から厳しい意見・アドバイスをいただくため、企業経営や金融、交通政策等様々な分野の有識者による経営改善委員会を設置しています。



経営改善委員会(年2回開催)

[委員長]
片野坂 真哉(ANAホールディングス株式会社 取締役会長)

[委員]
石井 吉春(北海道大学公共政策大学院 客員教授)
北山 邦彦(株式会社みずほ銀行 常務執行役員)
丸谷 智保(株式会社セコマ 代表取締役会長)
箕輪 留以(株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員)
柚木 和代(イオン北海道株式会社 社外取締役)

※2025年5月現在

中期経営計画2026のこれまでの取り組み状況

「JR北海道グループ中期経営計画2026」の目標の一つはJR北海道単体での黒字化です。北海道新幹線札幌開業遅れや、工事費・資材高騰が続くといった課題もある中、2024年度は旺盛なインバウンド・観光需要を取り込み、収益の拡大につなげることができました。このような商機をとらえながら、引き続き各種施策を推進します。

また、中期経営計画の目標達成に向けた取り組みに加え、中・長期的に収益力を高めていくための検討も進めていきます。新幹線札幌開業のスケジュールによらず、経営自立に向けて長期経営ビジョン及び中期経営計画に盛り込んだ札幌駅周辺再開発事業や当社単独では維持困難な線区の課題解決等、経営改善に全力で取り組みます。長期ビジョンに掲げた経営自立に向けて、短・中・長期的に各種施策を検討・実施していきます。

- 「安全計画2026」の取り組みをスタート
- 運賃改定(2025年4月1日)
- 「快速エアポート」の日中時間帯毎時6本化の実施
- 一部特急列車の全車指定席化、イールドマネジメントシステムの導入
- Kitacaエリア拡大(函館エリア6駅、岩見沢～旭川間14駅)
- 根室線(富良野～新得間)の鉄道事業廃止(2024年4月1日)
- 北3西12地区における分譲賃貸マンション・商業施設開発を推進
- 野幌鉄道林跡地を活用した宅地開発
- JRモバイルイン富良野新規開業
- シンサツBLOCK開業
- 千歳エリア新築賃貸マンションの着工
- スマホ定期券対象エリア拡大

経営計画

国及び地域からの支援

2021年3月に当社に対する経営支援策の根拠となる「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」が可決・成立し、国の支援の継続・拡充をいただいております。また、当社に対する車両導入の支援などを含む北海道の支援もいただいております。

国の支援

JR北海道に対する支援について（2024年3月15日国土交通省プレス資料より抜粋）

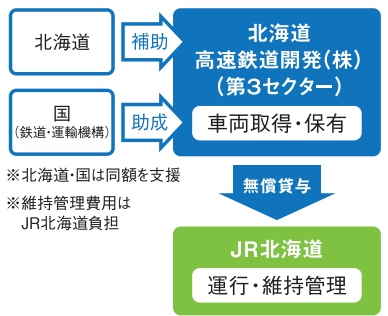
基本的な考え方	2021年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立化に向けて、必要な支援を継続（助成金の交付等の支援の期限は、2030年度まで）
支援の概要	中期経営計画期間内における支援 ●助成金の交付、省力化。省人化に資する設備投資のための出資等 ・中期経営計画期間内（～2026年度）における支援の実施【1,092億円】 「黄線区」における取り組み ●国において、地域と協力して、設備投資や観光列車等の取得に対し、支援を実施【67億円】 ・国からJR北海道に対する監督命令発出 ・地域と協力して行う「黄線区」への支援を継続
具体的な支援策	1. 中期経営期間内における支援 (1) 助成金の交付 ・貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕費等の支援等 (2) 青函トンネルの更新費用に係る支援 ・青函トンネルの更新費用について、JR北海道に代わって、鉄道・運輸機構が負担 (3) 省力化・省人化に資する支援 ・設備投資に必要な資金の出資 (4) 利子補給 ・市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給 (5) DES (Debt Equity Swap) ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強 (6) 不要土地の引き取り ・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引き取り 2. 地域と協力して行う「黄線区」への支援 ・黄線区に係る設備投資等の支援 ・北海道高速鉄道開発(株)による観光列車等の取得に対し、国と地域が協力して支援 3. 経営安定基金の下支え ・経営安定基金について一定の運用益を確保すること等により、経営安定基金を下支え

地域の支援

北海道高速鉄道開発(株)による観光列車等の取得に対し国と協調して補助



観光列車としても活用可能な鉄道車両「ラベンダー」編成



「絶対に守るべき安全の基準を維持する」ための設備投資・修繕の実施

鉄道の安全確保の前提条件である設備の健全性確保のため、老朽化した地上設備や車両の更新・修繕等を継続して計画的に進めていきます。また、安全の確保を前提に、効率的で働きやすい作業環境を実現するため、省力化につながる設備投資を進めています。

「JR北海道グループ中期経営計画2026」設備投資・修繕計画（安全）

1.安全投資

	主な施策（2024～2026年度）	実施年度	金額規模（億円）
運輸・車両	721系電車の老朽取り替えに伴う新製電車の導入	2024～	215
	DE15形機関車の更新に伴うラッセル気動車増備	2026～	
	車両ライフサイクルに基づく重要機器取り替え（261系1000代特急気動車、735系電車、789系1000代特急電車等）	2024～	
	安定的な検修工程確保のための車両検修機器の取り替え	2024～	
軌道	PCマクラギ化、橋マクラギ・分岐マクラギ合成化（函館線、室蘭線等）	2024～	55
	レールの重軌条化（根室線、宗谷線）	2024～	
土木	高架橋の耐震補強（新札幌高架）	2024～	40
	橋りょう、トンネル等の土木構造物の保全	2024～	
	落石対策、土砂崩壊対策等の線路防災設備の整備	2024～	
建築・機械	駅舎、旅客上家、運転所等の鉄道事業建物の改修	2024～	40
	昇降設備の改修、圧縮空気式除雪装置ユニット交換	2024～	
電気	運行管理装置の更新（函館線、石北線、富良野線）	2024～	180
	変電所設備の取り替え（釧路ほか）	2024～	
	ATS-DNの整備（石北線 新旭川～上川）	2024～2026	
	通信網の整備（函館線等）	2024～	
	踏切設備の老朽更新・保安度向上対策の実施、電気ケーブルコルゲート化	2024～	

	主な施策（2024～2026年度）	実施年度	金額規模（億円）
新幹線・青函トンネル	北海道新幹線総合システム(CYGNUS)老朽取り替え	2024～	125
	新幹線運転保安設備(SAINT)の電子機器取り替え	2024～2025	
その他	乗務員シミュレータの更新 等	2025～2026	20
安全投資合計			675

2.修繕

	主な施策（2024～2026年度）	実施年度	金額規模（億円）
車両	ライフサイクルに基づく各種検査・修繕	2024～	178
軌道	検査結果に基づく計画的な取り替え・修繕	2024～	246
	集中修繕（室蘭線、石北線等）、ロングレール化（函館線、根室線等）	2024～	
土木	橋りょう、トンネル等の土木構造物の計画的な修繕	2024～	84
	高架橋コンクリート剥落対策（札幌高架、新札幌高架、旭川四条高架）	2024～	
建築・機械	検査結果に基づく建物、機械の計画的な修繕	2024～	61
電気	検査結果に基づく計画的な取り替え・修繕	2024～	128
新幹線・青函トンネル	青函トンネルにおける老朽設備の計画的な修繕	2024～	287
	共用区間におけるNレール交換	2024～	
	電気設備の修繕（特高ケーブル、高圧ケーブル、LCX等）	2024～	
その他	工具・器具等の計画的な修繕	2024～	156
修繕費合計			1,140

2025年度 収支計画

●鉄道運輸収入

・鉄道運輸収入は、運賃改定による増収を見込みます。また、インバウンドなどの観光需要が回復したこともあり、中期計画に対して36億円増の785億円を見込みます。

●開発事業収入

・開発事業収入は、北3西12地区分譲マンション販売および野幌鉄道林跡地の宅地販売などを着実に実行することにより、中期計画を1億円上回る73億円を見込みます。

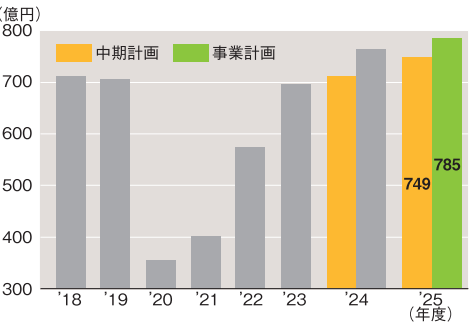
●営業費用

・人材を確保するための待遇改善のほか、長引く物価高騰による材料費や外注費、業務委託費の増加などにより、中期計画に対して36億円増加する見込みです。
・コスト削減計画に基づく取り組みに加え、常にコスト意識を持って業務を進めることで、費用の縮減に努めます。
・特別債券利息は、市場金利の上昇に伴い減少する見込みです。

■数値計画

単体	（単位：億円）				
	2024年度実績	2025年度中期計画	2025年度事業計画	増 2024年度実績	減 2025年度中期計画
営業収益	908	911	947	38	36
うち運輸収入	766	749	785	18	36
営業費用	1,475	1,490	1,526	50	36
営業損益	▲567	▲579	▲579	▲11	0
営業外損益	375	393	397	21	4
うち基金運用益	290	321	338	47	17
うち特別債券利息	53	55	43	▲10	▲12
経常損益	▲192	▲186	▲182	10	4
特別利益	233	207	255	21	48
うち支援助成金	217	187	198	▲19	11
特別損失	34	24	70	35	46
当期純利益	17	1	9	▲8	8

■鉄道運輸収入実績及び計画



連結	（単位：億円）				
	2024年度実績	2025年度中期計画	2025年度事業計画	増 2024年度実績	減 2025年度中期計画
営業収益	1,560	1,531	1,577	16	46
営業費用	2,042	2,060	2,101	58	41
営業損益	▲482	▲529	▲524	▲41	5
営業外損益	357	378	383	25	5
経常損益	▲125	▲151	▲141	▲15	10
特別損益	192	179	181	▲11	2
親会社帰属当期純利益	46	13	24	▲22	11

DXの推進

デジタルツールを活用して業務プロセスを一つ一つ変革し、社員全体が働きやすい環境を実現することを目指しています。

「デジタル技術」を活用した意識・行動の「変革」

DXを推進するために環境整備を進めるとともに、業務のデジタル化、システムの構築、人材育成等に取り組んでいます。

●マーケティングにおけるDX 例) Kitaca、オンライン販売、データマーケティング…

●鉄道インフラにおけるDX 例) 3Dデータ、自動検測、ドローンの活用…

●バックオフィスにおけるDX 例) ペーパーレス、フリーアドレス、RPAによる自動化…

生成AIの利活用

専用環境下で生成AIを利活用し、文書検索、技術知識の継承・習得に要する時間を削減にむけて取り組みます。

セキュリティが強い専用環境下で、生成AIが社内情報を参照し回答するRAG*の環境を整えます。

(Retrieval-Augmented Generation: 検索拡張生成)

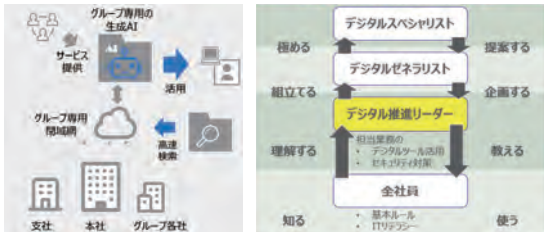
ICT人材の育成

DXと情報セキュリティは両輪で進める必要があり、各部門にDX推進の中核となるデジタル推進リーダーを配置し、勉強会等を行い、ICTリテラシー*の向上を図っています。

※ IT技術の本質を理解して職場や生活に効果的に活用する能力

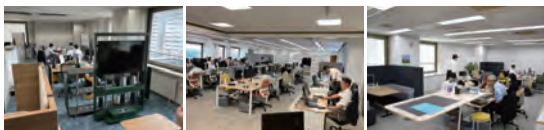


DXに向けた取組概念図



生成AIを活用した業務の将来像

ICT階層イメージ図



オフィスのフリーアドレス化

安全の再生

当社が発生させた一連の事故・事象

当社は、2011年5月27日に石勝線列車脱線火災事故が発生させました。その後、「お客様の安全」を最優先とする企業に再生するため、様々な取り組みを進めてきましたが、2013年9月19日に函館線大沼駅構内での貨物列車脱線事故を契機として、線路検査データの改ざんなどが判明し、お客様・地域の皆様をはじめ、社会からの信頼を失うこととなりました。

石勝線列車脱線火災事故発生から14年、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故から11年経過し、大沼の事故後に入社した社員が全体の5割を占めました。これらの事故等の反省と教訓を決して風化させることのないよう次世代に伝えながら、安全の確保、安全性の向上に向けた取り組みを全社一丸となって進めています。

石勝線列車脱線火災事故 2011年5月27日

事故概要

日時：2011年5月27日(金)21時55分頃
場所：石勝線清風山信号場構内(新夕張・占冠間)
列車：釧路発札幌行き 特急スーパーおおぞら14号(6両編成)
乗客乗員：252名(お客様248名(私用乗車の社員含む)・乗務員4名)
負傷者：79名(お客様78名・車掌1名)

直接原因

車輪の表面が急ブレーキ等により部分的に摩耗し、円筒形状が不整となったため、振動により4両目の減速機を支える吊りピンが脱落。これにより4両目の減速機と推進軸が脱落后部台車2軸が脱線、脱落した減速機の「かき歯車」が衝撃したことにより、6両目の燃料タンクが破損。漏れ出した軽油が飛散し、発電機付近で出火したものと考えられる。

事故の背景

- 脱線しているという現場の状況把握ができないまま、列車をトンネル外へ出そうとしていた。
- 乗務員は指令の指示を待つ状況となり、避難が遅れてしまった。
- 車両に必要な検査・修繕の時間を確保することより、収入確保のため増結等営業運転に車両を使用することを優先していた。
- そのため、会社は、車両メンテナンスを行うための予備車が不足していたにもかかわらず、予備車を確保してこなかった。

事故後の主な取り組み

●車輪管理の取り組みの強化



●気動車の減速機支え装置の構造変更

- ・2014年7月より開始し、2019年10月に全気動車380両の施工完了

●気動車の推進軸垂下防止保護枠の増設

●マニュアルの制定、見直しと充実

- ・「トンネル内における列車火災時の処置手順」の見直しと充実
- ・現地の判断を最優先とする「緊急時のお客様避難誘導マニュアル」の策定

●避難誘導に関する改善

- ・車両設備の改善(非常灯・避難はしごの整備)
- ・トンネル設備の改善(距離標・電話位置標等の設置)等

●教育・訓練の充実

- ・車輪管理に係わる社員の知識・技能向上のための教育体制構築
- ・実車・シミュレータを使用した体験型訓練の実施等

安全輸送の確保に関する事業改善命令 2011年6月18日

函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故 2013年9月19日

事故概要

日時：2013年9月19日(木)18時05分頃
場所：函館線大沼駅構内
列車：帯広貨物駅発熊谷貨物ターミナル行き8054列車(現車17両)

直接原因

脱線開始点付近の軌道変位が、軌道整備基準値に比較して大きかったこと、さらには連続して犬くぎの食い込みや浮き上がりが存在していたことから、レールの小返りおよび滑動が発生して軌間が動的に拡大し、軌間内脱線の限度値を超過したことにより発生したものと考えられる。

事故の背景

- 会社は収入確保のため列車の安定輸送を最優先として、検査・補修による列車遅延・運休を認めなかった。
- 必要な予算・施工能力がなく、設備の劣化が進行し、検査から補修までの保守のバランスが崩れ、補修が追いつかなくなった。

国土交通省の特別保安監査で判明した事実

- 軌道整備基準値超過箇所の未補修
- 脱線事故直後の線路検査データ改ざん
- 特別保安監査前の線路検査データ改ざん
- 多くの保線職場で過去から線路検査データの書き換え

事故後の主な取り組み

●システム化による検査データの信頼性向上



●記録を重視する検査ルールの見直し

- ・検査データの記録・管理ルールの明確化
- ・検査データに対する多重チェックの実施
- ・軌道変位管理体制の見直し等

●線路設備の更新・強化及び修繕の推進

- ・PC(鉄筋コンクリート)マクラギ化・ロングレール化等
- ・軌道修繕費の確保

国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令」(2回目)／「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受領 2014年1月24日

2014年～2018年度の具体的計画

「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」

2014年7月23日、12月26日

改ざんの根絶、安全確保を最優先とする事業運営の実現など
具体的実行計画

安全投資と修繕に関する5年間の計画 2015年3月20日

2018年度までに安全基盤を確立させるための、
設備投資や修繕の計画

「JR北海道再生推進会議」を設置

2014年6月12日～2018年11月13日

安全対策などの実行に関する監視と助言、
将来に向けた追加対策の提案

「JR北海道再生のための提言書」を受領

2015年6月26日

安全の基本方針

「JR北海道 安全の再生」を制定

2015年9月

安全管理規程上の「輸送の安全を確保するための基本的な方針」に位置づけ

2018年4月

2019年～2023年度の具体的計画

「安全計画2023」2019年4月

「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」「安全投資と修繕に関する5年間の計画」の考え方や取り組みを基本に、重大事故・重大労災、危険事象の再発防止・未然防止対策を追加

「安全アドバイザー会議」を設置

2020年1月27日～2024年3月1日

安全計画2023の取り組み状況を点検、
指導と助言を実施

「安全計画2026」 2024年4月

当社が2024年度に発生させた事象

不適切な保安体制の下で待避不良が発生させ、さらに虚偽の報告をした事象等、安全に関わる事象が繰り返し発生

函館線 砂川駅構内で発生した事象(2024年11月9日)

概況① 待避不良発生及び虚偽の報告

- 列車見張員を指定せず、運転状況の確認を行わないまま作業を行い、貨物列車から気笛吹鳴を受け、緊急待避
- 「列車待避していたが、咄嗟にレンチを取りに線路内に立ち入り列車を止めた」と虚偽報告

概況② 保線管理室から保線所への虚偽の報告

- 管理者は、保安体制を取らずに作業を行っていた事実を隠すため、適切な保安体制を行っていたと虚偽報告

その後も、函館線 森～石倉間での脱線列車の隣接線に貨物列車を通過させた事象(2024年11月16日)
根室線 札内～厚内間での線路閉鎖の手続き前等に線路内作業を行った事象(2024年10月7日)等

さらに安全に関わる事象が繰り返し発生・発覚

北海道運輸局長より「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」を受領 2025年3月31日

「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」に対して講じた措置状況 <2025年4月30日 緊急的な対応状況等を報告>

1. 線路内立ち入り時の安全管理体制の見直し
2. コンプライアンスと安全意識の再徹底
3. 安全輸送に係る社内全般の安全管理体制の構築
4. 過去の事業改善命令等の点検と見直し

報告後も安全に関する不適切な事象等発生

国土交通省・北海道運輸局による「強化型保安監査体制」 2025年5月27日～2年間程度(2025年5月23日)

「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」に対して講ずる措置 <2025年6月30日 恒久対策の具体的措置内容等を報告>

本사가、現業機関において安全に作業できる体制作りこれまで以上に関与することとし、具体的な方策及び実施の時期を明示して取り組みます。

- 安全管理体制の強化のため、社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。
社長直轄の組織として、安全に関するルールの遵守や事故・事象の対策の実施状況等についての監査を実施します。
 - ソフト対策に加えて、ハード対策(アプリ、GPS、カメラなどを活用)を推進します。
アプリ：現場点呼簿の作成に対する負担軽減を図る「現場点呼アプリ」、「運転支援アプリ」による運転士に対する注意喚起機能の拡充
GPS：GPSの位置情報を活用した列車見張員の配置状況の正確な把握
カメラ：「車両前頭カメラ」や列車見張員等が装着する「ウェアラブルカメラ」による、発生した事象の正確な把握
 - 線路保守作業における作業の計画から実施までのプロセスを管理します。
大沼事故以降取り組んできた、設備に対するプロセス管理(現場・本社間の情報共有などにより、現場の線路検査データを本社も把握し、修繕につなげるプロセスのシステム化)で確立した手法を、線路保守における作業のプロセス管理(適正な作業計画の策定、作業者の安全確保、保安要員の配置など)に拡大
- ※また、6月に請負会社による線路内作業に関わる事象が連続発生したことを踏まえ、上記措置に準じ、現場作業実態の確認、安全意識の向上に寄与する教育等について、請負会社に適した対策を実施します。

JR北海道 安全の再生

安全の基本方針

お客様の命、社員の命を守るために、経営トップから現場第一線までの全ての社員が、どのように考え行動するのかの認識を共有するため、安全の本質をシンプルにまとめた「JR北海道 安全の再生」を策定し、全ての判断基準、行動基準の中心に据えて、安全の再生に向けて取り組んでいます。策定にあたっては、「JR北海道 安全の再生」検討案を全社員へ説明したうえで意見を集約し、約6,100件の意見を反映しました。

命を守るためにとるべき行動

- 安全第一、安定第二
- 危ないと思ったらすぐに列車を止める
- 現地の判断が最優先

安全を最優先とする業務の進め方

- PDCAサイクルの繰り返しによる安全確保の基準となるルールの定着化
- 「絶対を守るべき安全の基準」の維持
- ミスがあることを前提としたバックアップ体制の整備
- 現場第一主義・三現主義(現地・現物・現人)実践による現場力の発揮
- 設備投資・修繕の充実と優先順位の低いことの取りやめ



安全計画2026

2024年度から取り組んでいる「安全計画2026」は、2019年度から取り組んだ「安全計画2023」の考え方や取り組みを継続しつつ、これまでの取り組みの深度化、環境の変化にも柔軟に対応し、社員の意見なども反映して「あくなき安全の追求」を続けています。

安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動が実践できる社員の育成

安全意識を維持・向上するためには、不断の努力が必要であり、安全意識は確実に引き継いでいかなければなりません。私たちはこれまでの取り組みをさらに深度化するとともに、過去の事故の風化防止にも取り組み、「命を守るためにとるべき行動が実践できる社員」を育成しています。

【主な取り組み】

「安全第一、安定第二」のさらなる定着

●膝詰め対話

役員や会社幹部との意見交換を通じて、安全について考え、社員の安全意識の向上を図っています。また、社員意見は安全施策へ反映させています。



膝詰め対話

●事故と事象の報告制度の更なる定着

危険の芽を見逃さないために、列車の遅延や運休に関係なく発生した全ての「事故」「事象」を報告する制度の更なる定着を図ります。



社員に配布しているリーフレット

石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止

●「安全再生の日」の取り組み

石勝線列車脱線火災事故が発生させた5月27日を「安全再生の日」に制定し、全職場で事故が発生した当時の背景や企業風土、事故により得た教訓を伝え、風化防止を図っています。また、不適切な保安体制の下で待避不良が発生させ、さらに虚偽の報告をした事象を受け、2025年度は「報告から始まる安全」の意義や重要性を教育する内容で実施しました。

●「保線安全の日」の取り組み

保線社員全員が、函館線大沼駅構内での貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんを振り返り、二度と同じ誤りを繰り返さないように、当時の背景や企業風土、事故により得た教訓を伝え風化防止を図っています。

●石勝線列車脱線火災事故の現地研修

石勝線列車脱線事故が発生させた清風山信号場での現地研修を計画します。

●安全の語り部

石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事故・事象が発生させた背景や企業風土、得た教訓・知見など、各系統の様々な方に語っていただきます。

●安全研修(第3期)

当社が安全を最優先とする経営に転換する契機となった「石勝線列車脱線火災事故」と「函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故」の反省と教訓と学び、「JR北海道安全の再生」の考え方や作られた背景を理解し、命を守る大切さを再認識することを目的に、「考え・感じる」をコンセプトとして実施しています。また、不適切な保安体制の下で待避不良が発生させ、さらに虚偽の報告をした事象を受け、2025年度からルールを守る重要性、ありのままの報告の重要性も追加し、実施しています。

■安全研修館

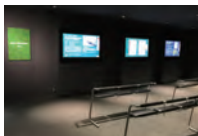
石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんなどの一連の事故・事象を踏まえ、社員の安全意識を継続して高め、安全を最優先とする企業風土に醸成するため、社員研修センター内に「安全研修館」を開設し、安全研修などを行っています。



石勝線列車脱線火災事故の展示



函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故の展示



過去の事故事例の展示

「危ないと思ったらすぐに列車を止めます」「現地の判断が最優先」の実践

現車やシミュレータなどを用いた体験型の教育・訓練を通じて、いざという緊急時においても「自ら命を守る判断と行動」が実践できる社員を育成しています。



在来線避難誘導訓練



新幹線避難誘導訓練

命を守るための仕組みの充実と取り組みの徹底

鉄道の安全は、日々の業務が一定レベル以上で確実に行われることで確保されます。社員一人ひとりがその知識や技能を身につける教育訓練をさらに充実させるとともに、検査や修繕結果等を確実に管理するための「多重チェック」「ダブルチェック」をこれからも継続します。

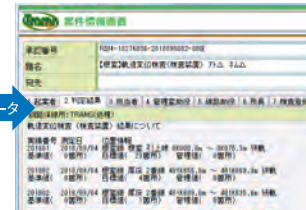
また、これまで発生した重大事故、重大労災、死亡労災、危険事象の再発防止・未然防止対策に重点的に取り組み、グループ会社や協力会社と一体となって、安全性の維持向上を図っています。

データ管理の適正化及び多重チェック等の取り組みの徹底

多重チェック等の取り組みにより、「検査から修繕までの適正化」が図られていることから、継続して地上設備や車両の検査・修繕結果の管理を徹底し、事故防止を図っています。



設備管理システムによる検査データの多重チェック体制の一例



危険事象の対策の推進

ドア扱い誤りや速度超過といったお客様または社員の命に係る事象の再発防止策を定着させ、さらなる安全を目指します。また「初めて」「変化(変更)」「久しぶり」を意識した事故の未然防止にも取り組んでいます。



ドア扱い誤り(イメージ)



速度超過(イメージ)

安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業運営の強化

「措置を講ずるための計画」「安全計画2023」で構築した安全管理体制を維持します。その他、様々な視点から安全の取り組みを行っています。

【主な取り組み】

安全推進委員会における命に係ることの徹底的な議論

安全推進委員会などを継続開催し、「4M4E分析手法」などの科学的な手法を用いた原因究明により適切な対策を立案します。また、策定した対策について、「半年後」「2年後」にトレースを実施し、進捗状況及び対策の有効性について確認を行いPDCAサイクルを回しながら定着させていきます。

■4M4E分析手法とは

ヒューマンエラーに起因する事故・事象を対象に、「人」「もの」「環境」「管理」の4つの視点で、エラーを誘発した本質的な要因を抽出し、対症療法的ではない効果のある対策を策定するための手法です。



三現主義(現地・現物・現人)による安全性向上(PDCA)

計画部門が「現地」「現物」「現人」による現場の実態把握(CA)を行い、現場とコミュニケーションをとりながら、安全に関する現場の課題を解決(PD)する取り組みをさらに推進しています。また、監査部が自主監査の実施状況、安全管理体制の運営状況を確認し、社長へ結果を報告しています。

重大事故、重大労災、死亡労災の再発防止

列車脱線や列車火災といった重大事故を決して発生させることのないよう、これまで発生した重大事故の対策を推進しています。また触車[※]、墜落、感電といった重大労災、そして過去に発生した死亡労災の対策を推進し、安心して働ける作業環境を作っています。

※人と列車が接触すること



八雲駅構内での列車脱線(2012年2月29日発生)

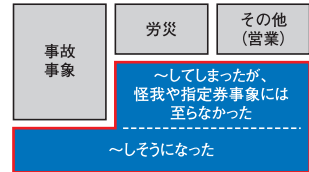


社用車の安全警報装置(衝突防止補助システム)

小さな「危険の芽」の摘み取り

報告された事象の中から、他系統でも起こり得る事象を抽出し、速やかに水平展開し注意喚起を行う取り組みを行っています。また事象報告とヒヤリ・ハットの報告対象の違いなどの再周知や教育を行い、大きな事故になる前の「危険の芽」を摘みとっています。

- 当社ではヒヤリ・ハットを「運転関係」「労災関係」「その他」に分類しています。
- 運転関係(事故・事象)では、「～したが～してしまった」を全て事象として報告していますが、ヒヤリ・ハットは「～しそうになった」ことが対象です。
- 労災やその他では、「～しそうになった」ことのほか、「～してしましたが怪我や指定券事象等には至らなかった」こともヒヤリ・ハットの対象です。



ヒヤリ・ハット

「安全アドバイザー会議」による取り組み状況の定期的な点検

「安全計画2026」の施策及び鉄道の安全に関する業務全般について、社外の知見を踏まえた助言・指導を受け、施策に反映させることを目的に「安全アドバイザー会議」を開催しています。



安全アドバイザー会議

アドバイザー	・高野 伸崇氏 北海道大学 大学院工学研究院 教授 ・上浦 正樹氏 北海道大学 名誉教授 ・伊達 宏昭氏 北海道大学 大学院情報科学研究科 教授
--------	--

頻発化・激甚化する自然災害に備えたりスクの低減

巨大地震や津波に備え、大規模災害発生時の本社災害対策本部の設置・対応訓練、避難誘導訓練等を行っています。また自治体が計画する津波避難経路計画に対する協議を進めています。

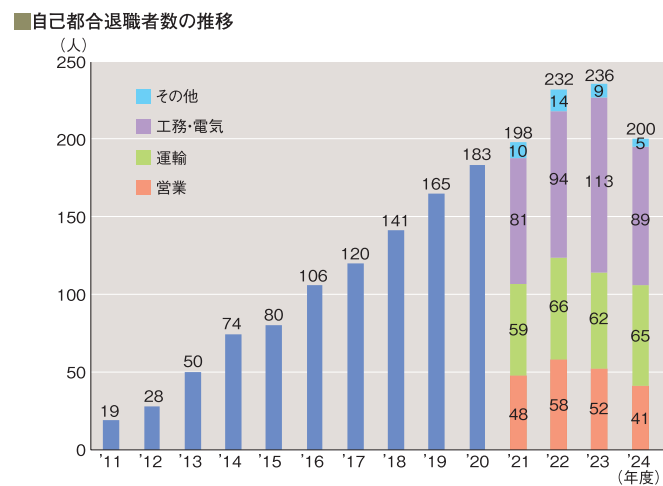
豪雨や雪害等の対応は、繰り返しのトレースにより、対策の改善・推進を行うとともに、安全を確保するため、早めの運転見合わせや計画運休を実施しています。

人材の確保

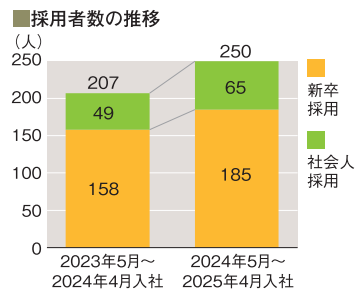
安心して働き、活躍できるJR北海道グループを目指し、働きがいの向上、ダイバーシティ、働き方改革等に取り組んでいます。

人材の確保・育成及び働きがいの向上

- 労働条件の改善
 - ・人材の確保・働きがいの向上を目的とした賃金改善の検討
- 自己都合退職者数の抑制・採用数の確保
 - ・系統間異動の実施（工務・電気系統社員を対象とした車掌試験）
 - ・自己都合退職者を対象とした再雇用（カムバック採用）の実施
 - ・新卒採用に向けた学生との継続的な接触機会の創出・強化
 - ・積極的な社会人採用に向けた対象者・採用機会の拡大
 - ・開発事業スキルを有した人材の積極的な採用
 - ・採用に関する広報強化
- コンプライアンス意識の醸成
 - ・「ルールを守る」「ありのまま報告する文化」の定着に向けた教育の実施
- 組織・事業運営をリードする人材の育成及び技能・技術の確実な継承
- 「私たちの誓い」を題材にした社員の誇りの醸成



会社説明会の様子



インターンシップの様子（社員研修センター実習線にて）

女性活躍推進企業として
えるばし(2段階目)に認定

ダイバーシティ

- 女性が活躍できる職場・職種の拡大
 - ・新たな職場の配属に向けた女性用設備の整備
 - ・駅輸送・車両検修等、新たな職種への配属
- 障がい者雇用の法定雇用率維持及び活躍できる体制の整備

働き方改革

- 多様な働き方の推進
 - ・リモートワークの導入
 - ・社員が始終業時刻を選択できる仕組みの導入
- 提携保育所の拡充

福利厚生 の 充実

- 居住環境向上に向けた老朽化した地方の社宅・寮の計画的な建て替え及び借上げ等の推進

〈池田社宅〉



建て替え前



建て替え後

〈上川社宅〉



建て替え前



建て替え後

健康経営の推進

- 人間ドックを活用した社員の健康維持の推進（受診費用補助の拡充等）
- 心の健康保持・増進のためのメンタルヘルス対策の推進



社員教育

当社では、社員研修センター等を活用した集合研修のほか、業務知識の習得や資質向上のサポートを目的とした自己啓発支援制度を実施しています。

社員研修センターを活用した集合研修

階層別研修

研修を通じて、会社組織における各階層の役割を認識するとともに、職務内容に応じて必要となる問題解決力やマネジメント能力等を習得し、社員としてのキャリア形成を促します。

職能別研修

社員研修センターの実習設備等を活用した研修を通じて、鉄道の各業務に必要な専門技能・技術を習得します。



社員研修センター



乗務員シミュレータを使用した実習



マルス端末を使用した切符発券等の実習



車両部品の回路組立実習



実習線設備を使用したレール計測実習



踏切・信号機等のメンテナンス等の実習

自己啓発支援制度

社員の自己啓発を積極的に支援するため、通信教育や国家試験資格等取得お祝い等の制度を導入しています。

当社の自己啓発支援制度

- ①通信教育（社内通信教育「GUM」／社外通信教育「PUP」）
- ②大学通信教育による学士修得支援
- ③MBA（経営管理修士）修得支援
- ④国家試験資格等取得お祝い



コンプライアンスの徹底

JR北海道グループは、お客様と地域の皆様から信頼される企業グループとなるため、グループ一丸となってコンプライアンスの徹底に向けた取り組みを実施しています。

【主な取り組み】

「コンプライアンス委員会」の設置

第三者による外部の視点を取り入れるために社外委員をメンバーに含めた「コンプライアンス委員会」を設置し、重大なコンプライアンス違反事象の原因究明と再発防止策について、妥当性の検証を行っています。

「グループコンプライアンス相談窓口」の浸透・活用の推進

相談窓口をより実効的に機能させるため、匿名受付や社外の窓口も設置しています。また、ポスターやコンプライアンスカードに相談窓口の連絡先などを掲載しています。

社会の要請に応える情報公開の推進

お客様の安全に関わるおそれがある事象、コンプライアンス上重大な事象、お客様にご迷惑をおかけした事象が発生した場合は、積極的かつ速やかに情報を開示します。

コンプライアンス教育の実施

これまで起きたコンプライアンス違反事例を自分ごととして捉え、一人ひとりが考え、意見を共有することで意識を高めるため、全ての社員が年に1回受講する職場内講習会を継続的に実施しています。

鉄道環境の変化

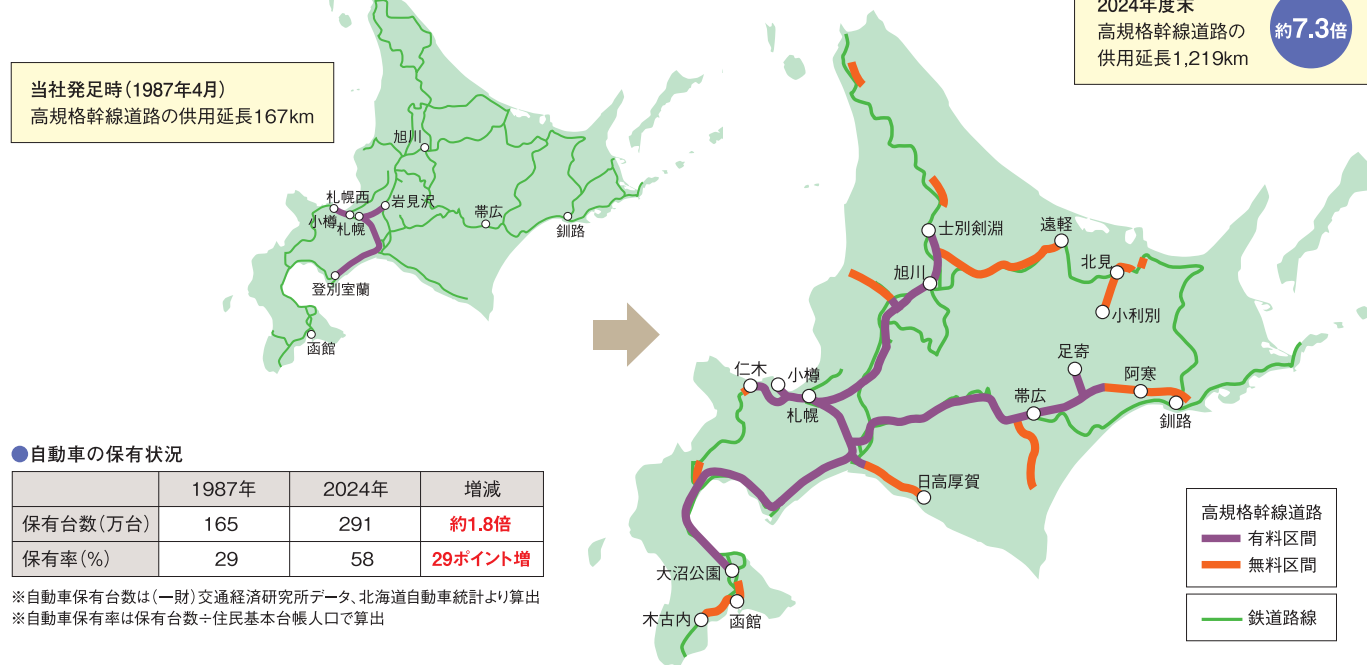
JR北海道発足後35年の経過

北海道の鉄道は、当社発足後35年の経過と共に、札幌圏は人口が増加しご利用が増える一方、札幌圏以外は、人口の減少や道路網の整備などによりご利用が減少しています。そのため、「鉄道輸送が適している線区(大量・高速輸送)」と「鉄道以外の交通機関の方が利便性・効率性の観点から適している線区(少ないコストで個々のニーズに対応した輸送力や駐車場の設定が可能など)」の双方のうち、後者が格段に増加する状況となっています。

また北海道の鉄道は、橋りょう、トンネル、護岸など、鉄道開業期に構築された土木構造物を多数抱えています、老朽化が進み、更新に多額の費用が必要な状況となっています。

経営を取り巻く環境変化

■高規格幹線道路網の整備状況



高規格幹線道路の整備が進み、近年無料の供用区間が延びています

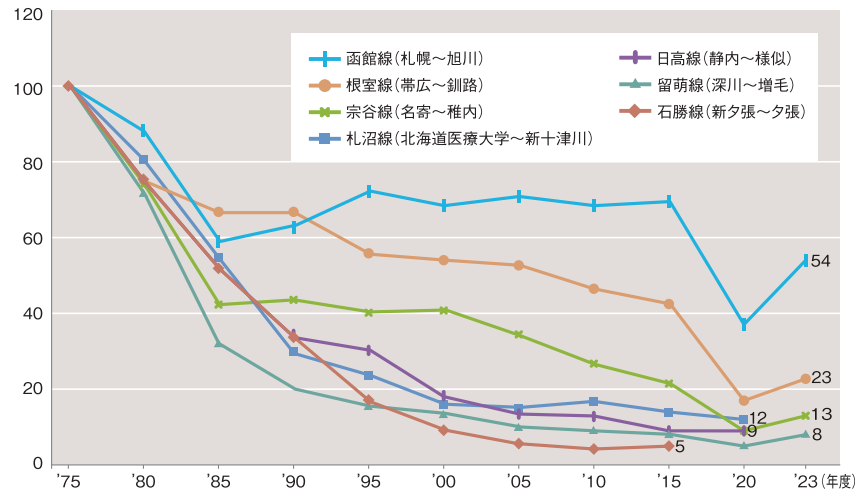
鉄道ご利用状況の推移(指数)

1975年度と2023年度を比較すると、

- 都市間輸送が中心である函館線 札幌～旭川間は1975年度から約5割減少、根室線 帯広～釧路間は約8割減少
- 宗谷線 名寄～稚内間は1975年度から約9割減少、留萌線 深川～増毛間は9割以上減少

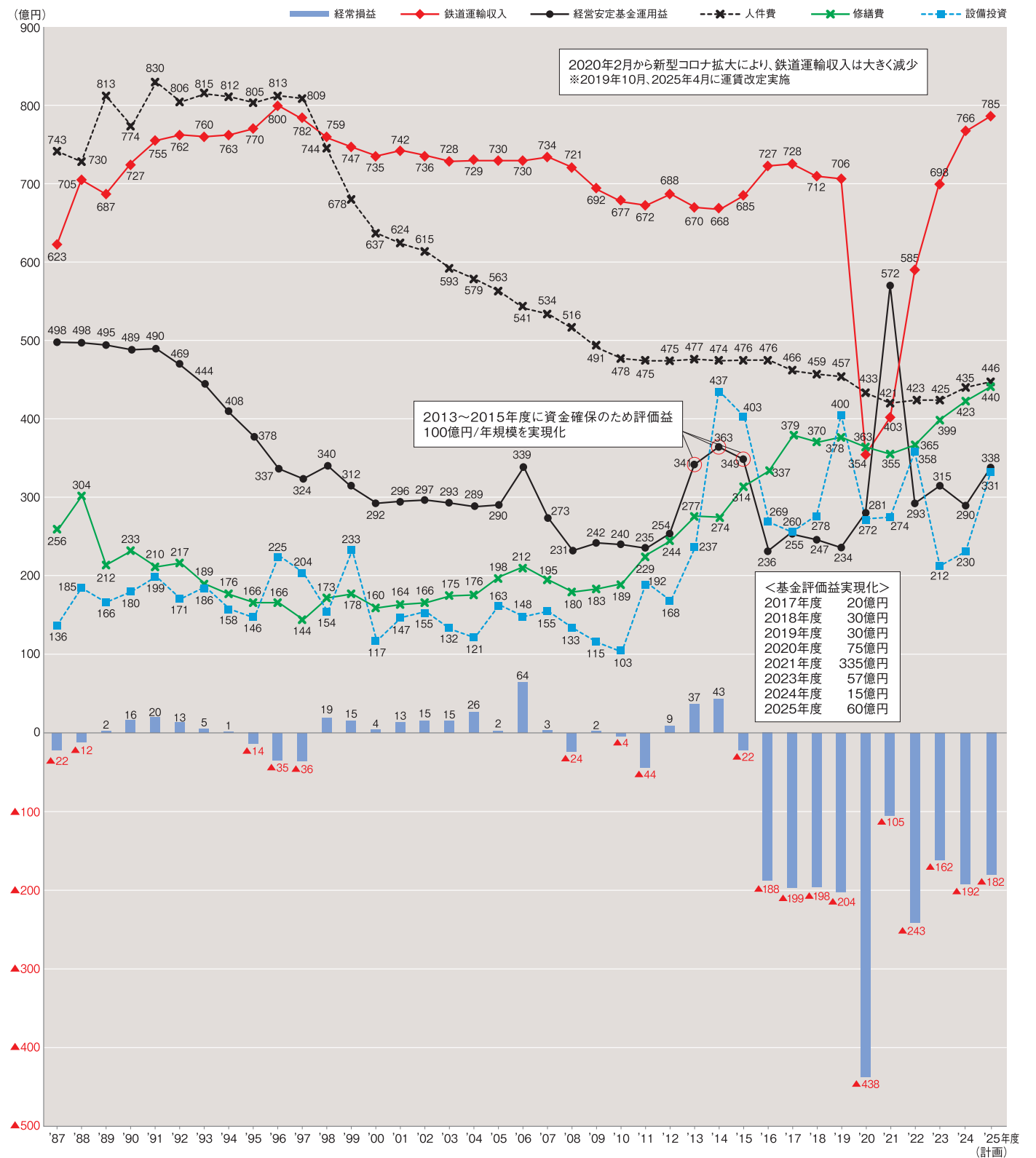
高規格幹線道路の延伸や人口減少などの環境変化を受け、1975年度と比較してローカル線を中心に輸送密度が大きく減少しています。

■1975年度の輸送密度を100とした際の輸送密度の推移



※石勝線は1981年開業のため、それ以前は夕張線の数値。2019年4月1日鉄道事業廃止
※日高線(静内～様似間)については2015年1月より盛土流出で運休したため、2014年度実績を使用(2014年12月までの実績)
※留萌線は留萌～増毛間が2016年12月5日で鉄道事業廃止となったため、2021・2022年度は深川～留萌間の数値
また、留萌～石狩沼田間が2023年4月1日で鉄道廃止となったため、2023年度以降は深川～石狩沼田間の数値

鉄道運輸収入、経常損益などの推移



●鉄道運輸収入

1996年1月に実施した運賃改定直後の1996年度(800億円)をピークに減少。
※2016年3月北海道新幹線開業

●経営安定基金運用益

経済情勢の変化に伴い運用益が大幅に悪化。

●人件費

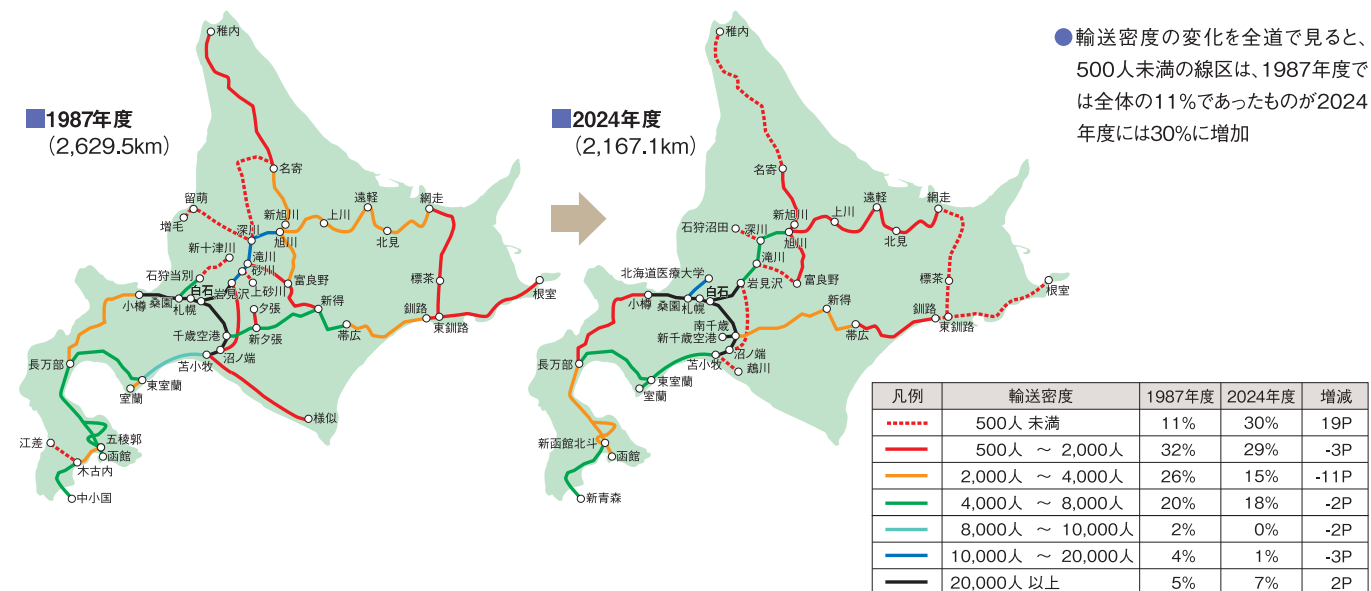
早期退職制度や業務の効率化などにより、可能な限り削減。

●修繕費及び設備投資

国鉄時代に整備した施設の老朽化が進むため、本来は増やすべきところであったが、2010年度頃までは収支均衡を図るため削減したこともあり、石勝線列車脱線火災事故などの安全問題が発生。その後はしっかりと修繕費を措置。

鉄道環境の変化

鉄道運輸収入、経常損益などの推移



収支構造の変化

【1988年度】

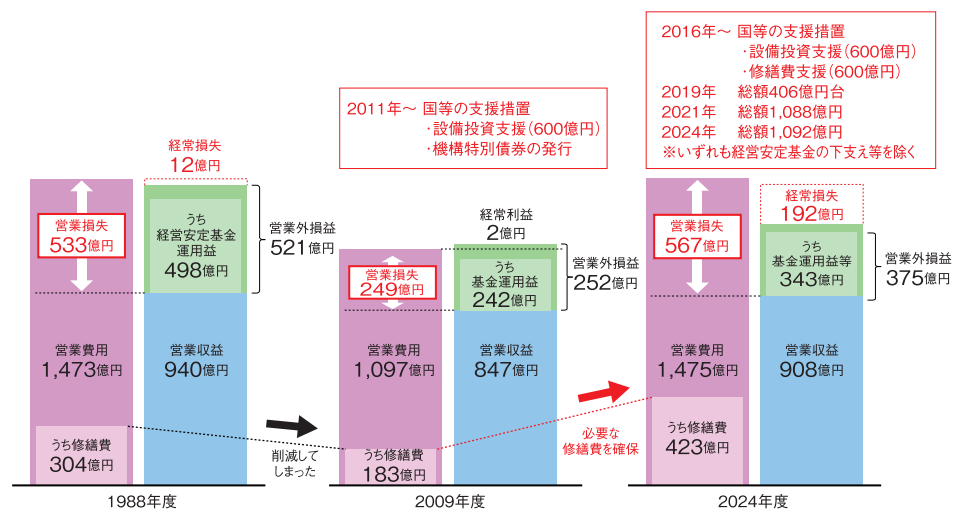
- 当社は営業損益で約500億円にのぼる大幅な赤字が見込まれたことから、事業全体の営業損失を補うため、経営安定基金(6,822億円)が設置されました。
- 経営安定基金の金額は、当時の金利情勢を勘案して、7.3%の利回りで運用された場合に、収入の概ね1%の経常利益を出すことができるように設定されました。
- 会社発足当初の1988年度は、営業損失533億円に対し、経営安定基金運用益などの営業外損益521億円ではば穴埋めができていました。
- この年度の修繕費は300億円規模です。

【1988年度】→【2009年度】

- 鉄道運輸収入や経営安定基金の運用益が減少する中で、できる限り現行の線区を維持する考えのもと収支均衡を図るために、必要な安全投資や修繕費を削減してしまいました。
- 本来であれば、安全投資や修繕費を削減するのではなく、もっと早い段階で事業範囲の見直しについての相談を開始すべきでした。

【2024年度】

- 現在は、安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたうえで全体の収支計画を策定することとしています。



赤字要因(単独維持困難線区、貨物輸送)

【単独維持困難線区の負担】

道路は国または自治体が整備・修繕し、除雪も行いますが、鉄道は鉄道会社が設備を作り、修繕、除雪も行って、災害被害があれば自らが復旧しなければならず、安全な鉄道の維持・運行には莫大なコストが必要です。

鉄道よりも他の交通手段が適している線区での、地域の足となる新たなサービスへの転換を進めています。

また、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区においては、地域の皆様と一体となって利用促進や経費節減等の検討を進めています。

【貨物列車走行の負担】

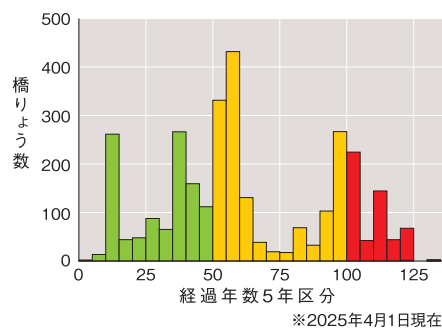
当社は、道外と比較して相対的に貨物列車の走行割合が高い輸送体系となっています。貨物列車は、旅客列車と比べて重量が大きく、貨物列車の走行により軌道のゆがみやレール・マクラギなどの材料の劣化が進行します。この貨物列車の走行に伴う線路の修繕費については、線路使用料としてJR貨物から支払いを受けていますが、現行の「アボイダブルコストルール」のもとでの線路使用料は、修繕費のうち限られたごく一部のみが対象となっており、安全対策に必要なコストを十分反映したものと言えず、当社の負担となっています。

土木構造物などの経年状況

鉄道開業時に構築された土木構造物は、経年による改修・更新が必要な時期に差し掛かっており、経営上の大きな負担になります。このため、構造物の劣化状況に応じた対応を検討しています。

橋りょう

橋りょうは全部で3,035箇所あり、約6割が経年50年を超え、約1割は100年を超えています。ご利用の多い区間にも、経年の進んだ長大橋りょうがあり、維持管理するうえで、大きな負担となっています。



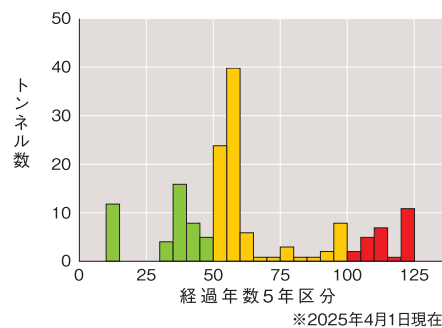
新夕張川橋りょう[経年]
○経年91年(1934年完成) ○函館線 江別～豊幌 間



第6尾幌川橋りょう[経年]
○経年106年(1919年完成)
○根室線 厚岸～茶内 間

トンネル

トンネルは全部で158箇所あり、約7割が経年50年を超え、約1割は100年を超えています。経年の進行の他に、地山の影響による変状対策や、冬期の凍結対策もトンネルを維持管理するうえでの大きな負担となっています。



女満別トンネル[経年、地山の凍結による変状]
○経年113年(1912年完成) ○石北線 女満別～呼人 間



塩谷トンネル
[経年、漏水の凍結など]
○経年112年(1913年完成)
○函館線 塩谷～小樽 間

車両の老朽化と更新

一般気動車

キハ40形気動車は老朽・劣化が著しく、車両の故障・使用不能などが頻発し、かつ増加傾向にあり、安全安定輸送を確保するためにはこれ以上の使用に耐えない車両は廃車せざるを得ませんでした。そこで、電気式の駆動システムを採用し、安全性向上・メンテナンスの負担軽減を図ったH100形電気式気動車の製作を進め、老朽化したキハ40形を廃車してきました。これまでに函館線、石勝線、室蘭線、根室線、釧路線、宗谷線、石北線、富良野線へ導入し営業運転を開始しており、2024年度4両の釧路地区投入をもって、H100形による置き換えが完了しました。



特急気動車

183系特急気動車は寒冷地を高速で長距離走行することから劣化の進行が速いにも関わらず、32年以上使用している車両が多くありました。そのため、261系特急気動車の製作を進め、2023年3月17日の運転をもって183系特急気動車の定期運行を終了しました。

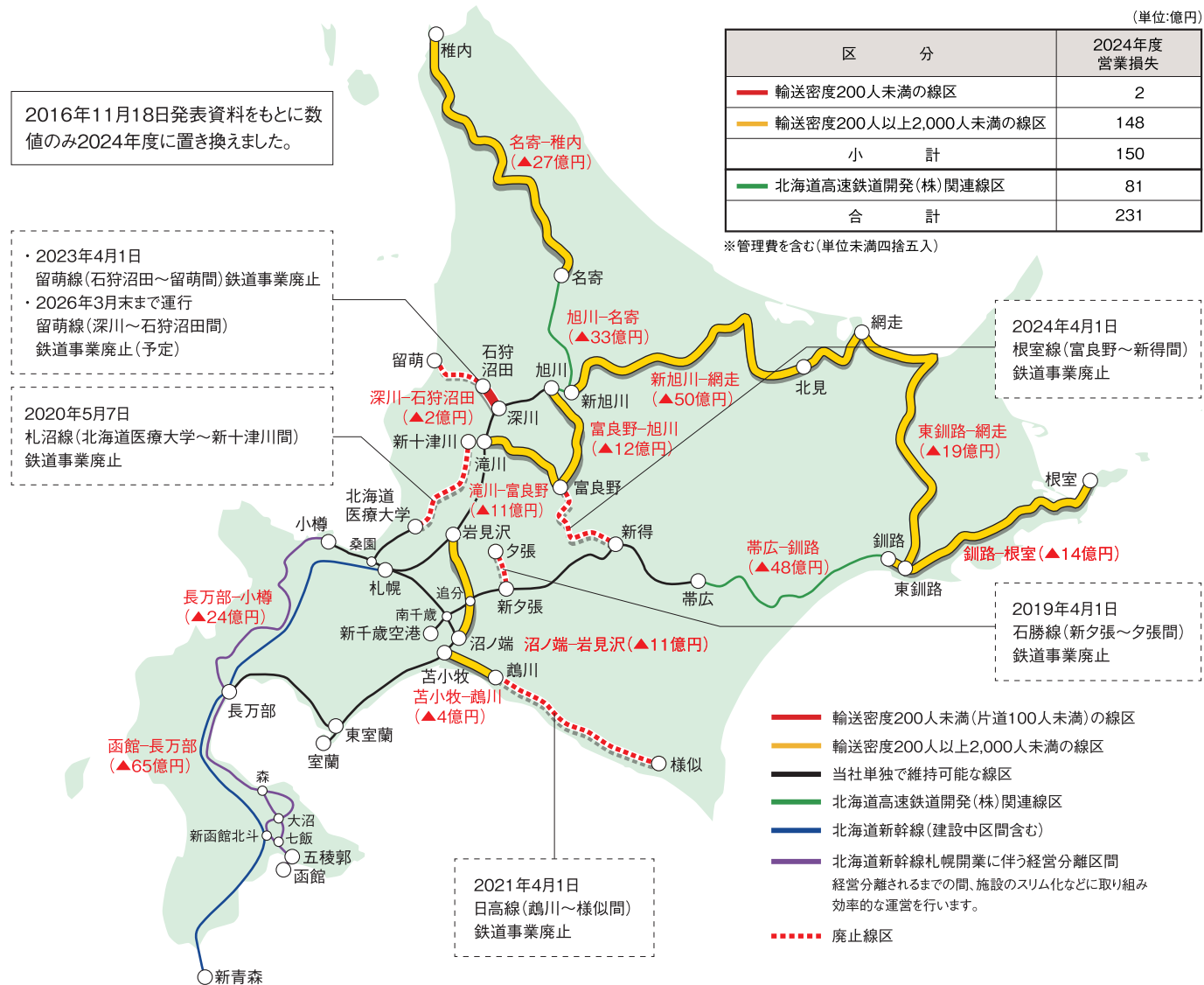
また、30年近く使用していた281系特急気動車も、2022年9月30日の運転をもって定期運行を終了しました。



持続可能な交通体系の構築に向けた取り組み

当社単独では維持困難な線区において、地域の皆様と一体となり、持続可能な交通体系の構築を進めています。

当社単独では維持することが困難な線区



監督命令 2024年3月

<利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区>

JR北海道と地域の関係者は、引き続き一体となって、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により効果が発揮できなかった利用促進等の取り組みについて、内容を見直し、実証事業として行うことも含め、徹底した利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、持続的な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について、国による支援制度も活用しつつ、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねることとする。

観光線区、都市間幹線交通等の線区ごとの特性に留意して取り組みを行うとともに、基本指標となる収支・輸送密度に加え、観光利用収入等の線区の特性に応じた目標を設定し、毎年度、取り組みの結果や目標の達成度合い等を検証し、PDCAサイクルにより必要な見直しを行い、2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方を確実にとりまとめることとする。

鉄道事業廃止後の街づくり(交通結節施設の充実)

新たな交通体系転換後の街づくりが進められています。

●夕張市拠点複合施設「りすた」

「りすた」は、行政の窓口機能などの公共的な機能を集約・複合化するとともに、交通結節機能や子育て支援機能を有する複合施設として、夕張市が建設しました。



●当別町乗継施設「バスタッチ」

鉄道とバスとの乗換の結節点としてバリアフリー対応の待合室を備えた乗継設備を北海道医療大学駅に新設しました。



赤線区(輸送密度200人未満の線区)

関係自治体と協議を続け、2024年4月以降、根室線(富良野～新得間)においてバスを基軸とした新しい交通体系に転換いたしました。留萌線(深川～石狩沼田間)については、引き続きバスを基軸とした2026年4月以降の新しい交通体系に移行する準備を地域の皆様と進めています。地域公共交通の将来のため、関係者の皆様には苦渋のご決断をさせていただいたことについて重く受け止めています。

■根室線(富良野～新得間)

●富良野～新得間は2024年4月1日に廃止しました。

●2024年4月以降の新しい交通体系は、沿線自治体ならびに関係者の皆様により、ご利用ニーズに即した既存バス路線の延伸・増便・新車両導入・停留所新設や新規バス路線の設定に加え、各交通との接続性にも配慮することで持続可能な地域交通を確保しています。



①ハイデッカー車両
(赤・白・青)

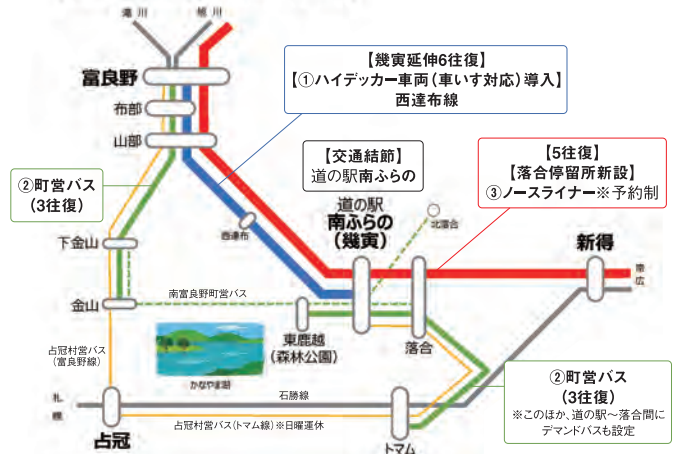


②南富良野町営バス



③ノースライナー

■新しい交通体系(2024年4月1日から)



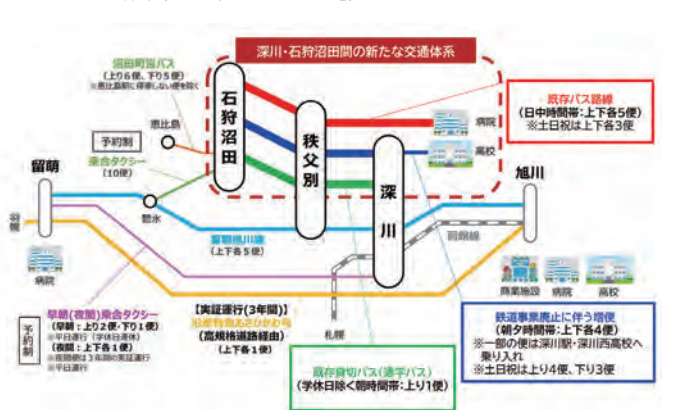
■留萌線(深川～留萌間)

●石狩沼田～留萌間は2023年4月1日に廃止しました。また、深川～石狩沼田間は2026年3月末まで運行し廃止することで地域の皆様と合意しました。

- 2023年4月以降の新しい交通体系は既存バス路線(留萌旭川線)を活用し地域の広域移動を確保するとともに、路線バスの運行のない早朝、夜間に乗合タクシー(予約制)を新設しました。

●2026年4月以降の新しい交通体系については、石狩沼田～深川間の既存のバス路線や貸切バスを活用するほか、朝夕時間帯に新規の路線バスを運行し、通学手段の確保と都市での滞在時間の拡大を図ります。

■新しい交通体系(2026年4月1日から予定)



■日高線(鵜川～様似間)バス転換後の主な取り組み

●2021年4月1日にバス転換を行いました。当社は沿線7町からなる「日高地域広域公共交通対策確保協議会」での議論に引き続き参画し、新しい交通体系が地域に根付き、持続的に維持されるよう協力しています。

- ① アンケート調査でバスダイヤ等の住民ニーズを把握(2021年・2022年)
 - ・日高管内全7町の全戸を対象にニーズ調査を行い改善策検討
- ② バリアフリーバス(路線用9台、都市間用2台)導入で全線バリアフリー化(2021年～2022年)
 - ・バリアフリーバス導入に合わせて、様似町、浦河町、新ひだか町でお披露目イベント開催
- ③ ICカード導入で利便性向上(2022年6月)
 - ・ジェイ・アール北海道バスで、ICカード(路線用:静内～広尾、都市間)導入
- ④ ダイヤ改正で、さらに使いやすいダイヤに(2022年・2023年・2024年)
 - ・土日祝運休していた通学便を部活のため毎日運行
 - ・特急ととも号 停留所を増設(11箇所⇒22箇所)、沼ノ端駅にて空港行バスとの接続改善
 - ・利用実態に合わせて、浦河～えりも直通バスの一部を様似で分割
- ⑤ お得なきっぷや沿線PR等による利用促進実施
 - ・鉄道とバスで日高エリアを周遊観光ができる「日勝平島物語きっぷ」発売(2022年～2024年)
 - ・日高地域広域公共交通PRポスターを札幌圏主要駅で掲出(2022年4月)
 - ・当社ホームページで、列車とバスの接続時刻表や日高地域広域公共バスマップを継続して掲載



EV付都市間車両(特急とまも号)
(バリアフリーバスお披露目会より)



JR北海道ホームページより

鉄道環境の変化

黄線区（輸送密度200人以上2,000人未満の線区）

2018年7月の監督命令に基づき、2019年から2023年までの5年間、事業計画（アクションプラン）を策定し、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組んできました。その結果を踏まえ、総括的な検証を実施し、2024年1月に国に報告をしました。新型コロナウイルスの影響等により一部の取り組みの実施や各線区における収支や輸送密度の目標が一部達成できなかった等、監督命令に定められた事業の抜本的な改善方策の検討には至りませんでした。そのため、同年3月に国からあらためて2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめることとする監督命令を受領しました。

事業の抜本的な改善方策の実現に向けた「実行計画」の策定

2024年3月の監督命令を受けて、黄線区については、次の3年が課題解決の最後の機会との認識に立ち、維持する仕組みの構築に向け、地域と一体となって、線区ごとに基本指標や線区の特性に応じた目標を設定し、同年8月に2026年度末までの事業の抜本的改善方策の実現に向けた「実行計画」を策定しました。

■各線区の数値目標・主な具体的取り組み

（単位：百万円、人／日）

線区	線区特性	基本指標(2017年度実績)		線区特性に 応じた目標 ＜収支改善目標＞	主な具体的取り組み (●利用促進、■コスト削減)
		線区収支	輸送密度		
釧網線	観光利用	▲1,497	374	527	●普通列車の観光利用拡大(指定席導入等)【釧網・花咲】 ●線区限定フリーパスの発売【釧網・花咲】 ●観光列車の運行【富良野】 ■ご利用の少ない駅・列車の見直し【釧網・花咲・富良野】
花咲線		▲1,110	264	301	
富良野線		▲998	1,597	261	
石北線	都市間 利用	▲4,243	891	1,106	●車移動からの転換を図るためのバスとの連携【石北】 ●沿線住民の特急列車の利用促進【宗谷】 ■【特急大雪】の快速化【石北】 ■ご利用の少ない駅・列車の見直し【宗谷】
宗谷線		▲2,733	352	369	
根室線	生活利用 観光利用	▲1,270	428	210	●一日散歩きっぷ利用者を対象に沿線バスに乗車できる取り組み【根室】 ●沿線住民の利用促進に向けたモニター調査【室蘭・日高】 ■ご利用の少ない駅の見直し【根室・室蘭】 ■利用実態に応じたダイヤの見直し【室蘭・日高】
室蘭線		▲1,233	439	607	
日高線		▲426	449	139	
合 計		▲13,510		3,520	

●基本指標

・2017年度の実績(線区収支・輸送密度)を目指す目標として設定

●線区特性に応じた目標

・「観光」「都市間」「生活」の線区特性を踏まえて、沿線住民や沿線市町村への観光客の新たな利用や、さらなるコスト削減等を勘案し、地域の関係者と協議して設定した目標

・難易度の高い「チャレンジ目標」として設定

▼

・「利用促進」 ・「コスト削減」

・「具体的取り組みへの地域による費用の負担」

の3点で、目標の達成度合いを検証

●基本指標

・2017年度の実績（線区収支・輸送密度）を目指す目標として設定

●線区特性に応じた目標

・「観光」「都市間」「生活」の線区特性を踏まえて、沿線住民や沿線市町村への観光客の新たな利用や、さらなるコスト削減等を勘案し、地域の関係者と協議して設定した目標
・難易度の高い「チャレンジ目標」として設定

▼
・「利用促進」 ・「コスト削減」
・「具体的取り組みへの地域による費用の負担」
の3点で、目標の達成度合いを検証

今後の取り組みの方向性

- 鉄道を持続的に維持する仕組みの構築を行うために、地域の関係者のご協力を得ながら、8線区の実行計画に基づき、地域の関係者と一体となって実証事業を含む利用促進やコスト削減の取り組みを推進します。
- 取り組みの結果や基本指標及び各線区の特性に応じた目標の達成度合い等を検証し、PDCAサイクルによる必要な見直しを行います。
- 持続的な鉄道網の確立に向け、データとファクトに基づく地域の関係者との二次交通も含めた、あるべき交通体系に関する徹底的な議論を重ねます。
- 監督命令に基づき、2026年度末までに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめます。

2024年度事業計画（アクションプラン）の主な具体的な取り組み例

「実行計画」で策定した基本指標や線区特性目標の達成に向けて、各線区にて地域の皆様と当社が一体となって具体的な取り組みを実施しています。

釧網線（釧路～網走間）・花咲線（釧路～根室間）

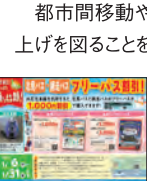
釧網線・花咲線フリーパスの販売



釧網線及び花咲線の実証実験の一環として、地域からの補助金を活用し、各エリアを3日間乗り放題となる「釧網線フリーパス」「花咲線フリーパス」を11月より発売し、釧網線は2月中旬まで、花咲線は1月下旬まで、多くのお客様にご利用をいただきました。

石北線（旭川～網走間）

JR利用者への購入費一部助成事業



都市間移動や来訪者の利便性向上や公共交通利用の底上げを図ることを目的に、都市間バスや二次交通事業者と連携し、沿線住民の方に札幌まで片道JR、片道高速バスを利用した際の費用や、JR利用の来訪者に管内バスのフリーパス購入額を一部補助する助成を行いました。

富良野線（富良野～旭川間）

旭川経由富良野行臨時特急「冬のラベンダー号」の運転



2月8日・9日に札幌から美瑛・富良野までを旭川経由にて直通で結ぶ、臨時特急列車「冬のラベンダー号」を運転しました。地域の皆様による旭川駅、富良野駅でのお出迎えのほか、旭川～富良野間では特産品の車内販売を実施しました。

根室線（滝川～富良野間）・日高線（苫小牧～鶴川間）

沿線住民へのモニター調査事業



根室線および日高線において各線区の沿線住民の方を対象に、乗車モニターを募集し、各線区の「一日フリー乗車券」を配布して、実際にJRにご乗車いただき、ご利用の目的や今後の継続利用のご意向等のアンケートによる調査を実施しました。

2024年度 線区別の収支とご利用状況

線 名 ・ 区 間			営業キロ (km)	輸送密度 (人／日)	収 支 (百万円)						営業係数 (円)	
					営業収益 (A)	営業費用			営業損益			
						鉄道計 (B)	管理費 (C)	営業費用 (D)=(B)+(C)	管理費除く (A)-(B)	管理費含む (A)-(D)	管理費除く (B)／(A)	管理費含む (D)／(A)
1	留 萌 線	深 川 ～ 石 狩 沼 田	14.4	199	16	205	24	229	△189	△213	1,299	1,451

2 宗 谷 線	名 寄 ～ 稚 内	183.2	273	391	2,778	342	3,121	△2,387	△2,729	710	798
3 根 室 線	釧 路 ～ 根 室	135.4	217	185	1,303	235	1,537	△1,118	△1,352	704	831
4 根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	54.6	457	156	1,098	158	1,256	△942	△1,100	705	806
5 室 蘭 線	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	67.0	327	103	1,047	128	1,175	△943	△1,071	1,012	1,136
6 釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	166.2	378	348	1,992	274	2,266	△1,645	△1,919	573	652
7 日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	30.5	388	39	387	67	453	△348	△414	990	1,162
8 石 北 線	新 旭 川 ～ 上 川	44.9	843	253	1,149	156	1,305	△896	△1,052	454	516
9 石 北 線	上 川 ～ 網 走	189.1	627	777	4,137	587	4,724	△3,360	△3,947	532	608
10 富 良 野 線	富 良 野 ～ 旭 川	54.8	1,304	398	1,439	168	1,607	△1,041	△1,209	361	404
2 ～ 10 計		925.7		2,651	15,330	2,114	17,444	△12,680	△14,794	578	658

11	石勝・根室線	南 千 歳 ～ 帯 広	176.2	2,828	4,628	8,284	1,213	9,497	△3,655	△4,869	179	205
12	室 蘭 線	長 万 部 ～ 東 室 蘭	77.2	4,390	3,051	4,101	482	4,583	△1,051	△1,532	134	150
13	室 蘭 線	室 蘭 ～ 苫 小 牧	65.0	6,155	3,596	5,267	640	5,907	△1,672	△2,312	146	164
14	函 館 線	岩 見 沢 ～ 旭 川	96.2	7,176	5,329	8,143	996	9,139	△2,814	△3,811	153	172
15	札 沼 線	桑 園 ～ 医 療 大 学	28.9	15,453	45,728	41,179	5,770	46,949	4,549	△1,220	90	103
	函 館 線	札 幌 ～ 岩 見 沢	40.6	40,802								
	千歳・室蘭線	白 石 ～ 苫 小 牧	68.0	47,377								
	函 館 線	小 樽 ～ 札 幌	33.8	42,636								
16	宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	76.2	1,145	589	3,360	537	3,897	△2,771	△3,308	570	661
17	根 室 線	帯 広 ～ 釧 路	128.3	1,289	1,356	5,286	834	6,119	△3,930	△4,763	390	451
18	新 幹 線	新 青 森 ～ 新 函 館 北 斗	148.8	4,532	10,166	19,368	3,213	22,581	△9,202	△12,415	191	222
11 ～ 18 計			939.2		74,442	94,988	13,684	108,672	△20,546	△34,230	128	146

19 函 館 線	長 万 部 ～ 小 樽	140.2	583	472	2,601	307	2,908	△2,129	△2,436	551	616
20 函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	147.6	3,354	4,713	9,774	1,478	11,252	△5,061	△6,539	207	239
19 ～ 20 計		287.8		5,185	12,375	1,785	14,160	△7,190	△8,975	239	273
合 計		2,167.1	4,905	82,293	122,898	17,607	140,505	△40,605	△58,212	149	171

※合計には、出向社員給与などを含まないため、鉄道事業計とは一致しません。

鉄 道 事 業 計	2,167.1	—	85,495	—	—	144,435	—	△58,940	—	—
-----------	---------	---	--------	---	---	---------	---	---------	---	---

(注) 1.単位未満の数値は四捨五入しています。 2.管理費とは、本社・支社の鉄道事業部門や、総務・経理などの一般管理部門の従事員に係る、人件費や物件費などのことです。
3.営業係数とは、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数をいいます。

ご利用の少ない駅の状況（2025年4月1日現在）※1

路 線	区 間	(単位:箇所)	
		1名以下	1名超10名以下
函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	0	10
	長 万 部 ～ 小 樽	1	4
	小 樽 ～ 札 幌	0	0
	札 幌 ～ 岩 見 沢	0	0
	岩 見 沢 ～ 旭 川	0	0
札 沼 線	桑 園 ～ 北海道医療大学	0	0
千歳・室蘭線	白 石 ～ 苫 小 牧	0	0
石勝・根室線	南 千 歳 ～ 帯 広	0	2
室 蘭 線	長 万 部 ～ 東 室 蘭	0	5
	室 蘭 ～ 苫 小 牧	0	2
	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	0	3
日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	0	0

路 線	区 間	(単位:箇所)	
		1名以下	1名超10名以下
根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	0	2
	帯 広 ～ 釧 路	0	4
	釧 路 ～ 根 室	1	11
釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	0	11
留 萌 線	深 川 ～ 石 狩 沼 田	1	1
宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	0	4
	名 寄 ～ 稚 内	7	6
石 北 線	新 旭 川 ～ 網 走	0	9
富 良 野 線	富 良 野 ～ 旭 川	0	3
合 計		10	77
全 駅 数		317	
調 査 対 象 駅 数 ^{※2}		312	

※1 当社実施 乗降人員調査(特定日調査)における5年(2020年～2024年)平均の乗車人員
ただし、次の2駅は3年(2022年～2024年)平均の乗車人員
・札沼線ロイタウン駅:2022年3月12日新設のため ・宗谷線名寄高校駅:2022年3月12日旧・東風連駅が移設・改称のため
※2 下記の駅は、非計上
・新幹線駅(新函館北斗・木古内・奥津軽いまべつ) ・季節営業駅(釧網線細岡・原生花園)

激甚化する自然災害への対策

冬期間における安全で安定した輸送確保の取り組み

営業区域の全域が降雪地帯である当社では、全道各地に除雪機械を配備するとともに、線路が雪に覆われる12月から翌年3月にかけては特別な体制(冬期体制)をとり、多数の人員と多額の費用をかけ、安全を第一に、安定した輸送の確保に努めています。

人力による除排雪

駅構内

列車の進路を切り替えるポイントやホーム上などは、機械による除雪ができないことや、機械除雪により積み上げられた側雪(がわゆき)を定期的に排雪する必要もあることから、人力による除排雪を実施しています。全道で冬期パートナー(契約)社員が日々約1,100名規模で、昼夜を問わず作業にあたっています。

踏切

踏切は、自動車と列車の双方が安全に通行できるようにするため、全道約1,200箇所の踏切について除雪を行っています。駅構内を除く踏切は、協力会社にて外注しています。

トンネル

トンネルの壁には、周辺の地層から浸みだした水により、氷やつららができます。そのままにしておくと列車の運行に支障をきたすことから、保線や電気系統の社員が昼夜を問わず、これらの除去作業を行っています。

ポイント不転換防止対策

「ポイント不転換」とは、列車の進路を切り替えるポイントに氷塊や雪が介在して、正常にポイントが動作できなくなる事象です。このような状況を減らすため、列車の運行頻度が高いポイントには、電気ヒーターを取り付けるなどして、不転換の防止に努めています。

冬期にかかる経費

2024年度は、札幌圏の降雪量は前年度より減少しましたが、空知・十勝地方で増加しました。また、外注費用における労務単価の上昇に伴い、経費が増加しました。

	2022年度	2023年度	2024年度
駅構内を除雪する冬期パートナー社員の人件費	13	14	14
線路の機械除雪、踏切の除雪など	31	27	29
ポイントヒーターの電気代など	13	13	14
計	57	55	58
設備投資(排雪モーターカーの更新など)	7	12	11
総 計	64	67	69

※金額には、保線社員の人件費や除雪機械などの減価償却費は含まれていない

札幌圏大雪による輸送障害を受けた取り組みについて

2022年2月、札幌圏において2度にわたり大雪による大規模輸送障害が発生しました。当社では、同様の事態を防ぐため、2022年度冬期からさまざまな改善策に取り組んできました。具体的には、列車を計画的に運休しての夜間集中除雪作業の実施や、災害級の大雪時における外部からの除雪応援の受援体制の構築のほか、ホームページ・運行情報のリニューアル等を実施してお客様へ提供する情報の品質向上を図りました。また、札幌圏の20駅への降雪カメラ・自動式積雪深計の設置や、札幌圏を中心とした除雪機械の増備・取り替えによる増強等の 2022年度冬期から3カ年で計画したハード対策は、全て計画通り完了しました。今後も改善策の取り組みを継続してまいります。

台風や集中豪雨への対策

当社では、気象観測情報を一括管理する総合防災システムで雨量や河川の水位を常に監視しており、2024年度末現在で全道に雨量計145箇所(在来線139箇所、新幹線6箇所)、水位計27箇所を設置し、規制値を越えたときは、速度の規制や運転の中止を行い、安全を確保しています。また気象情報会社の解析雨量(気象レーダー等のデータから算出される推定雨量値)を利用した運転規制を行っています。

さらには、安全を確保するため、気象情報会社からのデータを基に、早めの運転見合わせや計画運休を実施しています。

車両・機械による除排雪

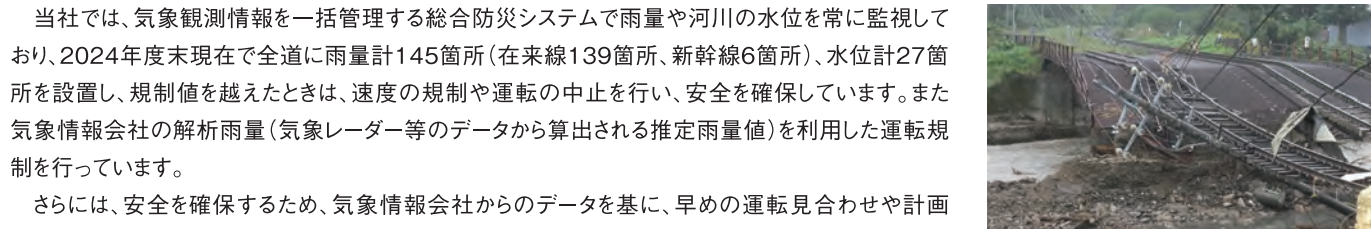
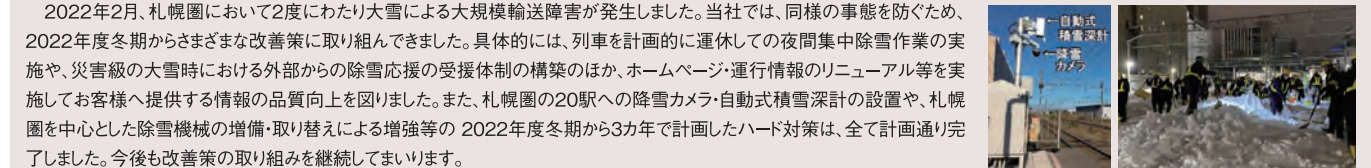
当社では、13両の除雪車両(ラッセル車)と135台の除雪機械により線路の除雪を行っています。2022年2月の大規模輸送障害を踏まえ、札幌圏においては、2024年度までに除雪機械の増備やより馬力の高いものへの取り替えを12台計画し、2024年度は大型除雪機械(ENR-1000)を含む5台の取り替えを行い、計画通り全て完了しました。

■除雪車両(ラッセル車)・除雪機械の配置状況					2025年4月現在	
在来線		本社管内	釧路支社	旭川支社	函館支社	合計
ラッセル車	DE15(両)	0	0	12	0	12
	キヤ291(両)	0	0	1	0	1
	ラッセル車 小計	0	0	13	0	13
除雪機械	排雪モーターカー(台)	15	9	14	5	43
	排雪モーターカーロータリー(台)	34	12	16	7	69
	ラッセルモーターカー(組)	3	0	0	0	3
	ENR-1000(台)	1	0	1	0	2
	除雪機械 小計	53	21	31	12	117
合計		53	21	44	12	130

新幹線		標準軌	狭軌
除雪機械	排雪モーターカー(台)	2	2
	排雪モーターカーロータリー(台)	6	2
	確認車(台)	6	0
	小計	14	4
	合計	18	



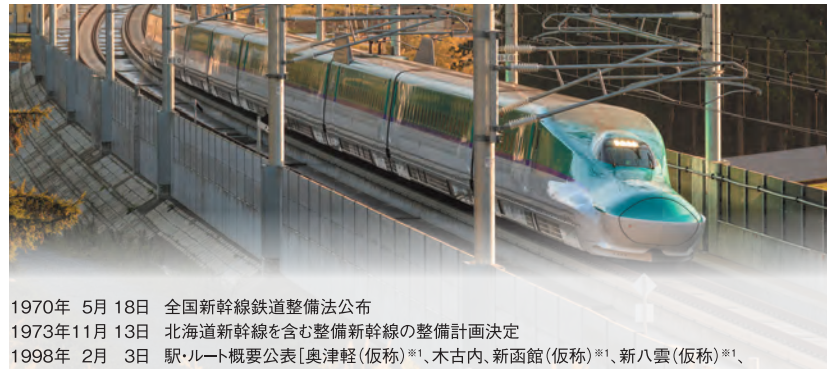
DE15 キヤ291 排雪モーターカー
排雪モーターカーロータリー ラッセルモーターカー ENR-1000



根室線新得駅構内 橋りょう流失(2016年8月)

北海道新幹線

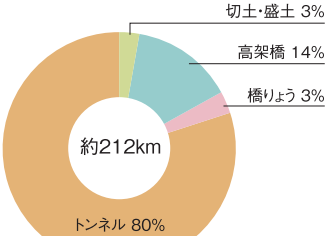
北海道新幹線の概要



1970年 5月 18日 全国新幹線鉄道整備法公布
1973年 11月 13日 北海道新幹線を含む整備新幹線の整備計画決定
1998年 2月 3日 駅・ルート概要公表[奥津軽(仮称)※1、木古内、新函館(仮称)※1、新八雲(仮称)※1、長万部、倶知安、新小樽(仮称)※1、札幌]
2002年 1月 8日 新青森～札幌間工事実施計画の認可申請
2005年 4月 27日 新青森～新函館(仮称)※1間工事実施計画が認可
5月 22日 新青森～新函館(仮称)※1間着工
2011年 12月 26日 整備新幹線の取扱いについて政府・与党確認事項
・新青森～新函館(仮称)※1間の開業時期は2015年度末予定
・新函館(仮称)※1～札幌間の開業時期は新青森～新函館(仮称)※1間の開業から概ね20年後
・青函共用走行区間の最高速度は当面140km/h
2012年 6月 29日 新函館(仮称)※1～札幌間着工
8月 25日 整備新幹線の取扱いについて政府・与党合弁
2015年 1月 14日 整備新幹線の取扱いについて政府・与党合弁
・新函館北斗～札幌間の開業5年前倒しを決定。2030年度末の完成・開業を目指す
2016年 3月 26日 新青森～新函館北斗間開業
2019年 3月 16日 ダイヤ改正 青函トンネル内の運転速度を160km/hに引き上げ、東京～新函館北斗間が最速3時間58分となる
2020年 12月 31日 時間帯区分方式による青函トンネル内時速210km営業運転を実施
2021年 3月 9日 事業基本計画の変更(貨物運送区間、基本併結輸送力、駅の取扱範囲)が認可
3月 13日 ダイヤ改正 東北新幹線上野～大宮間の最高速度引き上げにより、東京～新函館北斗間が最速3時間57分となる
3月 24日 北海道新幹線を使用した貨客混載事業を開始
2024年 4月 29日 時間帯区分方式による青函トンネル内時速260km営業運転を実施
2038年度末頃 新函館北斗～札幌間開業見込み※2

※1「工事実施計画」等で使用された名称
※2「北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する有識者会議」の報告書(2025年3月報告)による

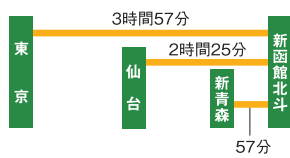
■新函館北斗～札幌間 構造物の種類と延長



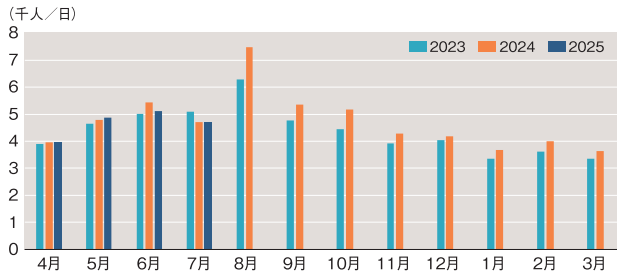
■青函トンネルの列車運転本数(上下線計)

※2025年7月現在
北海道新幹線 26本 貨物列車 51本

■新函館北斗までの最速時分



■北海道新幹線 月別乗車実績



整備新幹線の基本条件とスキーム

整備新幹線を整備するに当たっては、以下の5つの条件を満たしていることを確認した上で、着工することとしています。

1. 安定的な財源見通しの確保
2. 収支採算性
3. 投資効果
4. 営業主であるJRの同意
5. 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

●整備新幹線とは

「全国新幹線鉄道整備法」に基づく1973年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

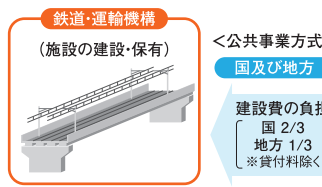
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

※出典:国土交通省ホームページ(◆整備新幹線について)による

●整備新幹線の整備方式について(上下分離)



<上下分離> 施設の貸付 賃料の支払(受益の範囲)



<公共事業方式>
国及び地方
建設費の負担
国 2/3
地方 1/3
※賃料料除く

北海道新幹線

北海道新幹線札幌開業時期の見通しと今後の課題

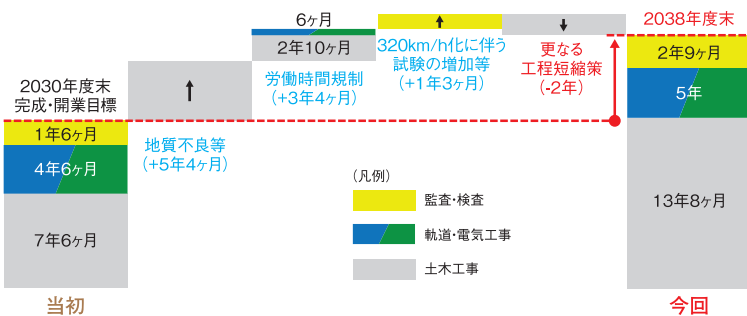
札幌開業時期の見通しに関する国の有識者会議による検討結果の公表〔2025年3月〕

■北海道新幹線路線図



札幌開業時期の見通し

■開業見通し〈渡島トンネル(台場山工区)の全体工程〉



有識者会議による検討結果(2025年3月14日)
完成・開業は
概ね**2038年度末**頃の見込み

トンネルの貫通に
一定の目途が立った段階で
改めて精査

2025年3月、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する国の有識者会議は検討結果を国土交通省に報告し、札幌延伸の2030年度末の完成・開業は困難で、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込みであることが示されました。

国土交通大臣からは、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査するよう鉄道局や機構に対して指示がありました。当社も国等の検討に対して必要な協力を行っています。

新函館北斗～札幌間のトンネル工事

新函館北斗～札幌間のトンネル工事のうち、2025年3月の有識者会議で報告された遅延リスクの高い工区があるトンネルの掘削状況と完了見通し、掘削率は右記の通りです。

■札幌トンネルの札幌市街地の平面略図



トンネル名	掘削の状況(※1)	土木工事完了見通し(※1)	掘削率(※2)
札幌トンネル	想定を上回る地質不良による掘削難航	2030年5月頃(札幌工区)	25%(札幌工区)
羊蹄トンネル	巨大な岩塊群遭遇により掘削難航	2030年8月頃(有島工区)	67%(有島工区)
渡島トンネル	想定を上回る地質不良による掘削難航	2030年11月頃(台場山工区)	49%(台場山工区)

※1 2025年3月公表の有識者会議報告書による ※2 鉄道・運輸機構ホームページ(2025年7月現在)による



札幌開業の延期による当社への影響

札幌開業の延期により当社には様々な影響がありますが、主な影響は以下の通りです。

●車両計画

- 新幹線車両の更新や札幌開業に向けた車両の調達に向けて、スケジュールの見直し等が必要となります。
- 並行在来線の運行期間が延びることで、特急北斗のキハ261系やH100形他線区への配置転換の時期が先送りとなるなど、全道の在来線の車両運用計画に影響が生じるため、車両の改修や運用体系の検討が必要となります。

●施設計画

- 当社が受託する新幹線工事のスケジュールや、新幹線や在来線設備の更新計画等について見直し等が必要となります。

●開発事業

- 札幌駅の再開発事業や倶知安駅周辺のホテル開発等について収益性に影響する可能性があり、対応策の検討が必要となります。

●要員計画

- 新幹線要員の養成のほか、全社的な要員計画等の見直しが必要となります。

●中長期計画(長期収支)

- 新幹線や並行在来線の大幅な赤字が当面継続となるため、その間の収支改善策(現在の「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」に基づく国による当社への支援含む)について検討が必要となります。

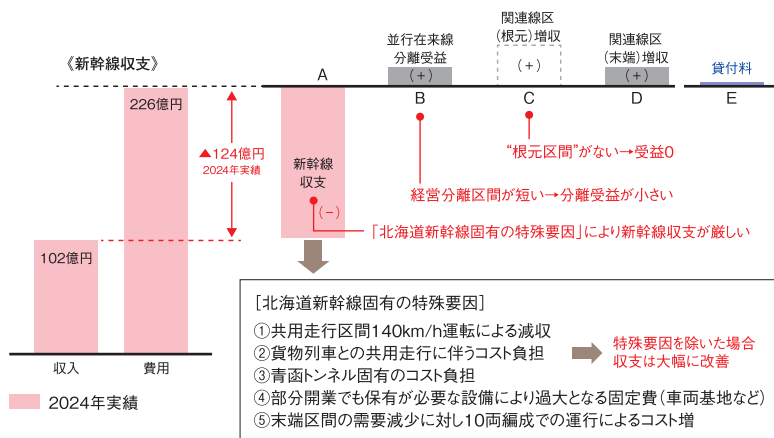
北海道新幹線固有のコストと特殊性

北海道新幹線の収支構造

北海道新幹線は整備新幹線として整備されており、新幹線の収支に加え、並行在来線分離受益、関連線区(当該新幹線との乗り継ぎ利用が期待される在来線区及び大都市圏と当該線区を結ぶ線区)の増収を含めた受益を上限とする貸付料を、新幹線施設の保有者である鉄道・運輸機構に支払うこととなっています。

北海道新幹線では、他の整備新幹線に比べ、並行在来線の経営分離区間(旧・江差線 五稜郭～木古内間)が短いこと及び関連線区(大都市圏と当該新幹線を結ぶ当社線区)に該当する線区が無いことから当該の増収分が少ないこと、新幹線の収支が北海道新幹線固有の特殊要因により厳しいこと、といった条件から受益についても厳しい状況にあります。

■北海道新幹線の収支構造について 《事業者にとっての受益イメージ》



北海道新幹線固有の特殊要因

北海道新幹線は、新中小国信号場～木古内間で新幹線と在来線貨物列車が同一線路で共用走行を行っていることや、青函トンネルの維持管理など、ほかの整備新幹線とは異なる条件を有しています。

共用走行区間の減速走行による影響(青函トンネル内での特定時期の時間帯区方式による速度向上)

北海道新幹線は最高時速260kmで運行していますが、貨物列車とのすれ違い時の安全確保の観点から、青函トンネル内については時速160km、その他の貨物列車との共用走行区間は時速140kmに抑えられているため所要時間が増加しています。これにより、本来であれば北海道新幹線をご利用いただいていると思われるお客様が、他の交通機関をご利用になっているものと考えられます。

なお、現在は特定時期(GW、お盆、年末年始)の一部時間帯において、青函トンネル内で在来線と新幹線が走行する時間帯を分けることで、最高時速を260kmに引き上げて運行しています。更に、冬を除く特定時期(GW、お盆)における共用走行区間全線での最高速度の引き上げに向けて、信号システムの改修や高速走行試験の準備等を進めています。

貨物列車との共用走行に伴うコスト負担

貨物列車との共用走行を行うことにより、共用走行区間において貨物列車のみが使用する設備である在来線専用レールや三線分岐器などに係る経費のほか、貨物列車のみが走行する設備(奥津軽いまべつ駅及び湯の里知内信号場の貨物列車待避線、新中小国信号場を含む在来線区間等)に係る経費の負担が必要となっています。

●三線軌条

北海道新幹線の新中小国信号場～木古内間は、新幹線と貨物列車が共用走行するため、新幹線が使用するレールに加え貨物列車のみが使用する在来線専用レールの3本のレールを敷設した「三線軌条」という特別な線路構造になっています。

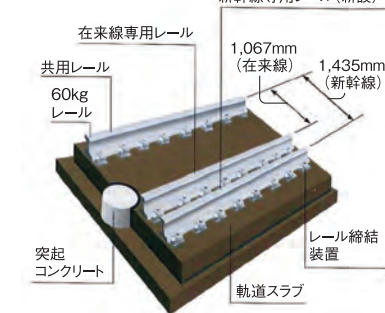
また、分岐器についても三線軌条用の複雑な構造になっています。さらに、レールとマクラギを固定する締結装置は、通常の線路の1.5倍敷設されています。しかも、新幹線専用レールと在来線専用レールの狭い範囲に多数の部材が敷設されていることから、保守作業が行いにくく、通常の線路だと問題にならない程度のわずかな部材のずれでも軌道短絡などの輸送障害につながります。

●限界支障報知装置

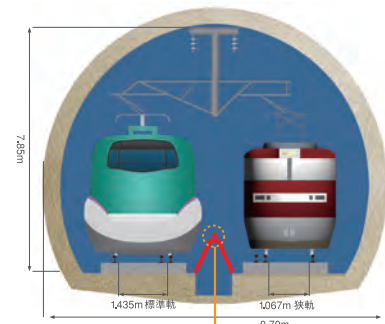
三線軌条区間では、新幹線が初めて在来線と共用走行を行うことから、検知線(光ケーブル)を用いて、脱線や落下物などにより新幹線の走行する線路内に影響が発生したことを自動検知する「限界支障報知装置」を共用走行区間の上下線間に敷設しています。この装置は落水雪の衝撃による検知線の損傷、誤動作などから輸送障害につながるリスクがあるため、将来にわたりメンテナンスや設備更新を行い、特有の設備を維持していく必要があります。



■三線軌条



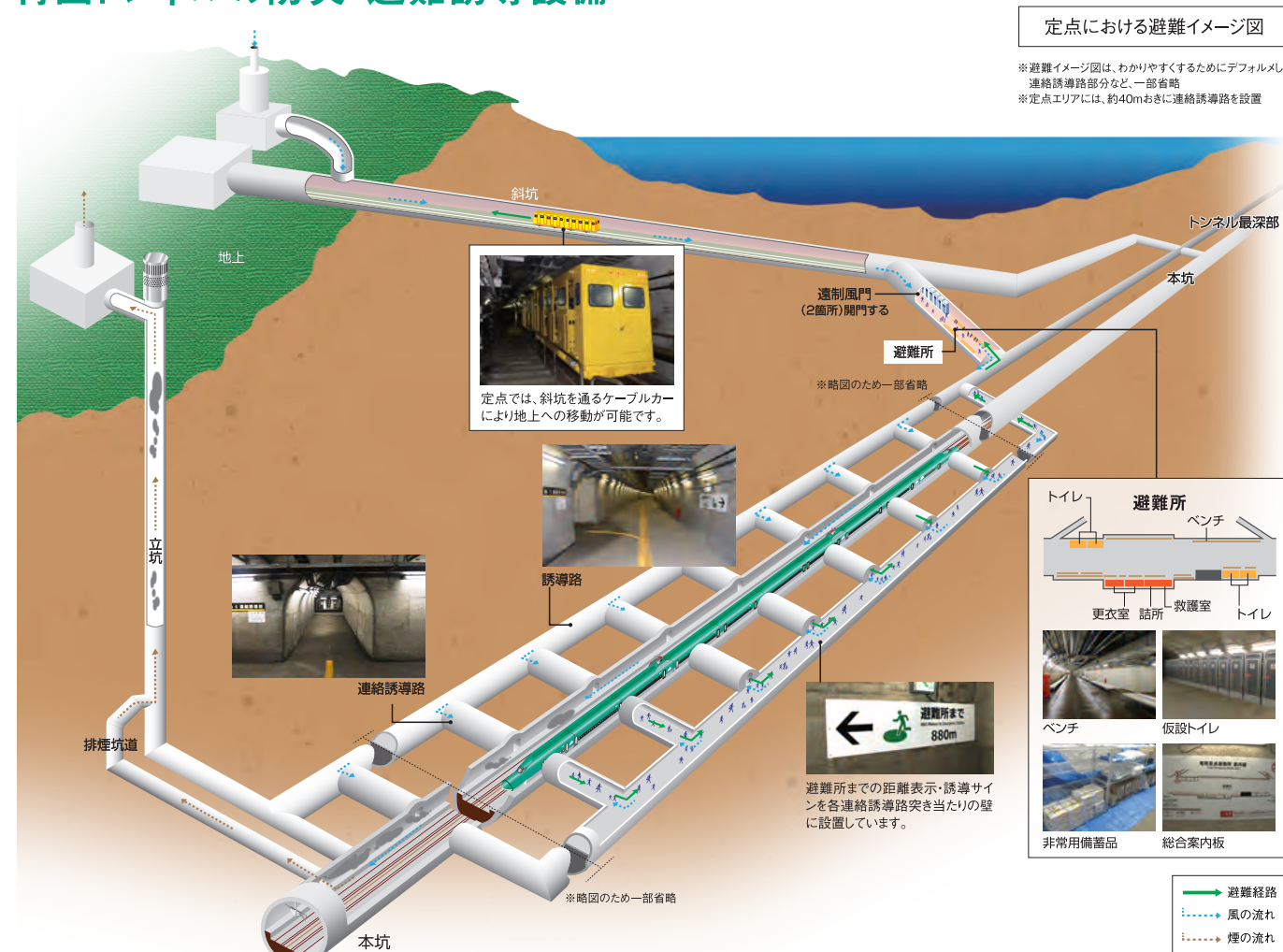
■青函トンネル断面図



※ 共用走行区間の上下線間に設置し、万が一隣接線を支障した場合にそれを検知して列車を停止させる装置

北海道新幹線

青函トンネルの防災・避難誘導設備



定点における避難イメージ図

※避難イメージ図は、わかりやすくするためにデフォルメし、連絡誘導路部分など一部省略
※定点エリアには、約40mおきに連絡誘導路を設置

青函トンネルの構造と安全対策

青函トンネルは長大な海底トンネルであり、最深部に向けて下り勾配が長く続いています。この特徴を踏まえ、お客様の安全を守るために数多くの設備を設置して安全対策を行っています。

●避難誘導設備

事故が発生した際は、トンネル内の「定点(旧海底駅)」を避難誘導に使用します。定点からは「救援列車への乗り換え」「ケーブルカーまたは徒歩」によりトンネル外へ移動します。

お客様は、定点のホームから換気された避難所へ誘導されます。避難経路には照明、カメラ、スピーカーが設置されており、新幹線運行管理センターから避難方向などの指示が伝えられます。

●防災設備

トンネル内各所にある列車火災検知設備が、列車の異常温度を検知した場合、列車は速やかに最寄りの定点、または停車場に停車します。

定点に停められた車両は、毎分7tの水を40分出し続けられる消火設備で直ちに消火されます。災害時の停電を防ぐために、函館・青森から合計4ルートで電気を確保し、さらに緊急用の自家発電装置を設置しています。また、地震や異常出水の対策も行っています。

《列車火災対策の主な設備》

列車火災検知設備

赤外線カメラを利用した火災検知器や煙検知器を設置しています。

排煙設備

列車火災が発生し、列車が定点に停止したときに、避難するお客様が煙にまかれることのないような排煙方式にしています。

消火設備

青函トンネル進入前あるいは進入後に火災が発見された場合、列車を停止させ消火活動を行います。竜飛定点と吉岡定点には水噴霧設備(スプリンクラー)を設置しています。



列車火災検知設備(吉岡定点)



水噴霧設備(吉岡定点)



排煙設備(吉岡定点)



地上消火設備(湯の里知内信号場)

並行在来線(函館～長万部～小樽)の概要

並行在来線とは、整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線の鉄道路線です。

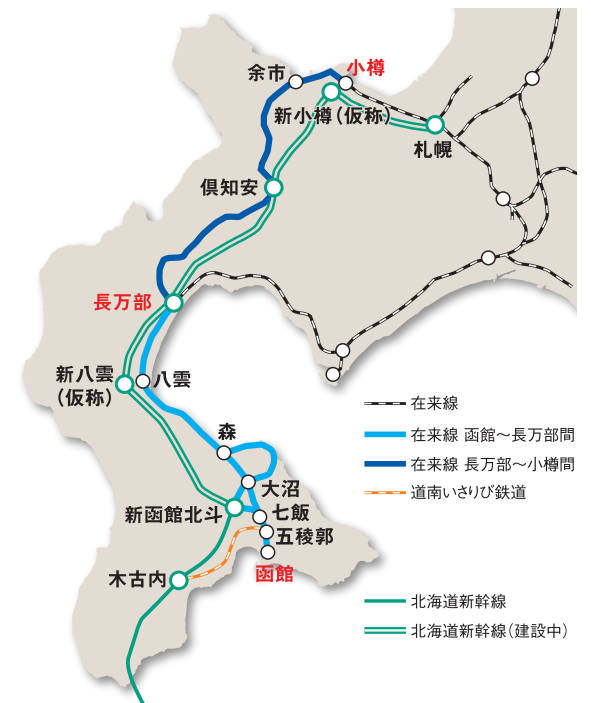
並行在来線の経営分離は、整備新幹線の着工5条件の「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」に基づいて行われます。これは、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主であるJRにとって過重な負担となる場合があるためであり、沿線全ての都道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。

北海道新幹線 新函館北斗～札幌間の並行在来線となる函館～小樽間は、2012年に北海道と沿線自治体から国土交通省へ、経営分離に同意する旨の文書が提出され、これにより、函館～小樽間は、当社より経営分離することとなり、北海道を中心に並行在来線の経営分離後の地域交通のあり方について、検討が進められています。

そのうち長万部～小樽間は、2022年3月に北海道、沿線自治体の皆様により、新幹線札幌開業時に「バス方式」とする方向性が確認され、現在、バスルート、ダイヤの検討が進められています。

また、函館～長万部間でも同様に、経営分離後のあり方について検討が進められていますが、これと並行して、同区間を走行する貨物列車のあり方について、2023年11月に有識者会議が立ち上げられ検討が進められており、これには当社も構成員として参加しています。

なお、いずれの検討に対しても当社は鉄道事業者の立場から協力しています。



■2024年度実績

区間	営業キロ	輸送密度	線区別収支 ※管理費含む	営業係数 ※管理費含む	1日の列車本数
函館 ～ 長万部間	147.6km ※砂原線含む	3,354人/日	収入47億円 費用113億円 47 30 15 35 16 15 3 損失65	239円	旅客列車 86本 ※特急列車22本、 はこだてライナー33本含む 貨物列車 51本 ※臨時貨物列車を含む
長万部 ～ 小樽間	140.2km	583人/日	収入5億円 費用29億円 5 8 4 9 4 3 1 損失24	616円	旅客列車 42本

(注)管理費:本社・支社の鉄道事業部門や、総務・経理などの一般管理部門の従業員に係る、人件費や物件費など 営業係数:100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数

【凡例】 ■輸送に直接必要な費用 ■車両の維持や修繕等に係る費用 ■施設の維持や修繕等に係る費用 ■減価償却費 ■その他(管理費等) ■諸税
※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

函館～長万部間の鉄道を維持するための課題

貨物列車のあり方についての有識者会議(北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議)において、当社は経営分離後に同区間で鉄道を維持する場合の課題を提起しています。

- ①同区間の鉄道運営には数百人規模の要員が必要であり、その大部分は新たな事業主体で、開業前から計画的に採用・育成する必要があること(※当社はその育成と一部出向に協力)
- ②同区間の鉄道運営の費用は、年間数十億円規模が必要と見込まれること
- ③経営分離後の列車の運行形態に応じた線区や設備のスリム化の検討により、運営費用を削減できる可能性があること(※一例として、七飯～大沼～森間のいわゆる8の字区間のあり方等)
- ④貨物列車の運行が継続する場合、青函トンネルを含む新中小国信号場～木古内間で、新幹線との共用走行問題(新幹線の減速走行による減収、共用走行設備に係るコスト負担等)が継続するため、解決に向けた検討が引き続き必要であること



貨物列車(提供:JR貨物)



北海道新幹線

北海道新幹線の営業施策

北海道新幹線の利用促進

北海道新幹線10周年に向けて

JR東日本と連携し、「えきねっと」や「大人の休日倶楽部」を活用した利用促進を図るほか、北海道・道南と北東北の相互流動を活性化させることを目的として、JR東日本と共同で「ツガルカイセン」プロモーションを実施しています。また、2026年3月に北海道新幹線開業10周年を迎えることから、JR東日本や地元自治体と連携し青函エリアの魅力を発信していきます。

また、地域の交通機関と連携した商品「はこだて旅するパスポート」を設定し、道南観光での「新幹線十二次交通」の利用促進を図ります。



新幹線施設を活用した商品化・利用促進

当社社員のアイデアをもとに函館新幹線総合車両所・函館新幹線工務所の見学を組み込んだツアーを旅行会社と連携して発売しました。今後もこのような取り組みを通じて鉄道の魅力発信と利用促進を図ります。



新幹線荷物輸送

2021年3月より、佐川急便(株)と共同で、北海道新幹線を使用した宅配便荷物の輸送事業を行っています。新函館北斗駅から新青森駅まで、客室内に専用ボックスに入れた宅配便荷物を積み、輸送しています。

また、2021年4月より、JR東日本グループと連携し、北海道・東北新幹線を使用した生鮮品等の輸送事業に参画し、2021年10月より「はこビュン」(列車荷物輸送サービス)、2025年3月より「はこビュンQuick」(当日受付即日配達サービス)を開始しました。新函館北斗駅から東京駅まで車内の業務用スペースを活用し、個人のお客様の荷物のほか、北海道の魅力的な商品を首都圏の飲食店や駅構内店舗に向けて輸送しており、北海道産品の販路の拡大につながっています。

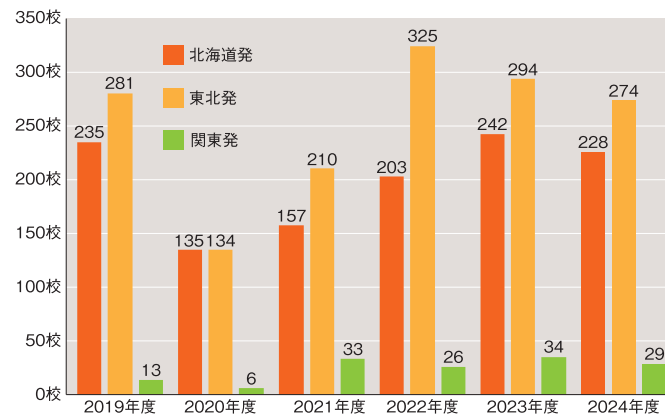
引き続き、北海道新幹線の一層の有効活用と収入確保を目指していきます。

北海道新幹線を利用した修学旅行誘致

JR東日本、北海道観光機構等関係機関と連携し、関東・東北エリアから北海道新幹線を利用した修学旅行の誘致に取り組んでいます。近年は北海道新幹線を利用した初めての修学旅行を行う中学校が増えており、新函館北斗駅では、地域の皆様と連携したお出迎えにより、一生に一度の思い出に残るような取り組みを継続しています。

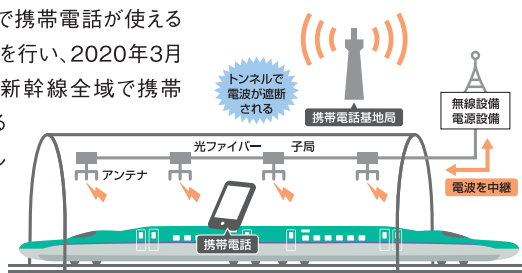


北海道新幹線を利用した修学旅行数の推移



北海道新幹線電波遮へい対策(携帯電話)

トンネル内で携帯電話が使えるよう対策工事を行い、2020年3月から、北海道新幹線全域で携帯電話が使えるようになりました。



専用ボックスによる宅配便荷物輸送



車内の業務用スペースに積み込んだ荷物



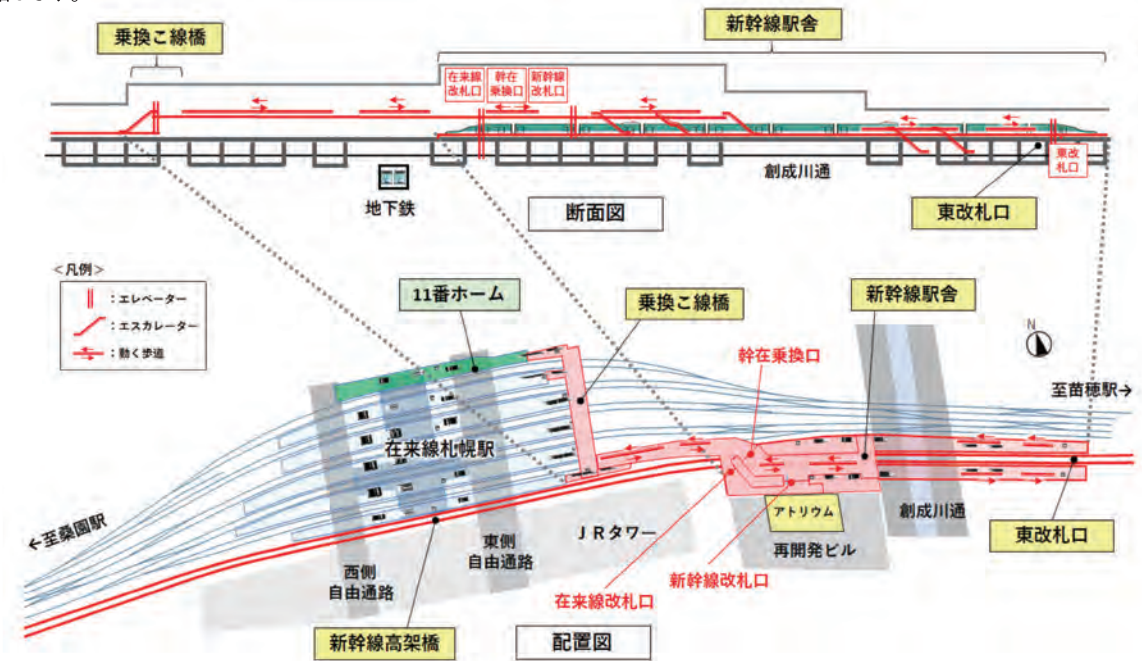
新幹線への積み込み作業



札幌駅部の新幹線工事

札幌駅部の新幹線工事 計画概要

新幹線札幌駅の設計・建設工事は、在来線の支障移転工事と共に、建設主体である鉄道・運輸機構から当社が委託を受けて進めています。在来線高架橋の南側に新幹線高架橋を新設するため、支障する線路・ホームの代替として2022年度に11番ホームを新設し、現在は新幹線高架橋の工事を進めております。新たに建設される新幹線札幌駅は、現在の札幌駅の東側、創成川をまたぐ位置となり、乗換こ線橋により新幹線ホームと在来線ホームを結びます。



新幹線駅舎

デザインコンセプトは「大地の架け橋」。創成川に面した新しい札幌の顔となるようデザインしました。



幹在乗換こ線橋

新幹線駅から在来線の各ホームへアクセス可能な乗換こ線橋を線路の上空に設置します。

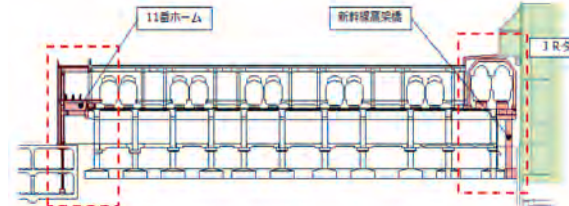


創成川をまたぐ新幹線高架橋の施工

2024年度、創成川及び国道5号(創成川通)とJRの交差部で新幹線高架橋の橋桁を架ける工事を行いました。国道5号を夜間通行止めとし、国内に数台しかない超大型クレーンを使用し、安全・確実に工事を進めました。

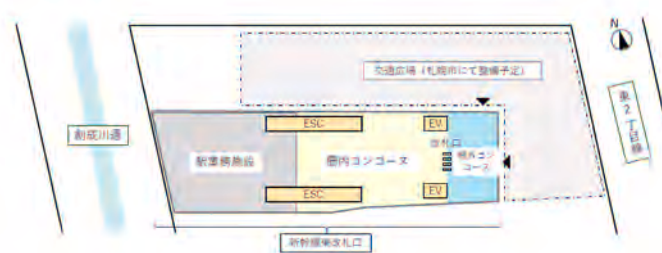
11番ホーム・新幹線高架橋

在来線札幌駅の北側に新たなホームを新設した後、高架橋とJRタワーの間に新幹線高架橋を新設します。

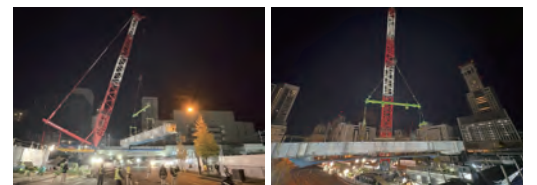


東改札口

札幌市からの要望をうけ新幹線東改札口を設置します。高架下には札幌市により交通広場を整備する予定です。



※レイアウトは調整中です



駅周辺開発

駅周辺開発の取り組み

札幌駅周辺商業施設等については駅及び地域の賑わいを創出すべく、北海道新幹線札幌開業時期に関わらず、できる限り早期の開業に向けて検討を進めています。



項目／年度	2027	2028	2029	2030	2031
エキナカ商業施設（駅構内）	▼一部開業予定 ▼全面開業予定				
札幌駅高架下新商業施設（旧パセオ）		▼開業予定			
札幌駅高架下新商業施設（旧サツエキBridge）		▼開業予定			
再開発事業 5-2街区				▼竣工予定	
新札幌高架下新商業施設		▼全面開業予定			

札幌駅周辺

エキナカ商業施設（駅構内）

これまで、小規模店舗が分散して配置されていた駅構内について、改札口南側に商業ゾーンを集積し（店舗面積は2018年度比で約2倍となる予定）、北海道の魅力を発信するエキナカ商業施設（開発運営：JR北海道フレッシュキヨスク（株））にリニューアルすることで、賑わいを体感できる空間にするべく、2027年度末までの全面開業に向けて、現在設計業務を進めています。



西コンコースからのファサードイメージ



東西通路内イメージ

札幌駅高架下新商業施設（旧パセオ）

パセオ跡地では新商業施設として2028年冬頃の開業を目指し、2025年秋頃よりリニューアル工事に着手する予定です。新商業施設では「食」（食物販、飲食）の分野を、これまで以上に強化し施設への誘引を図る計画です。この他、駅立地を活かしたゾーニング等で差別化を図り、日常使いから国内観光客・インバウンドまで幅広い層のお客様にご利用いただけるよう更に魅力的な施設を目指します。



内観イメージ（センターBF）

札幌駅高架下新商業施設（旧サツエキBridge）

2022年6月30日に北海道新幹線札幌延伸に伴う高架橋工事のため閉館した、西5丁目高架下商業施設（旧サツエキBridge）跡地に、新たな商業施設として2028年度内のリニューアル開業に向けて、現在設計業務を進めています。

在来線・新幹線高架下を一体で活用した駅チカ立地にふさわしい施設を計画中です。



東側からの外観イメージ

新札幌駅周辺

新札幌高架下新商業施設

耐震補強後の高架下商業施設（1～3号館）跡地に新たな商業施設を開発するため設計業務を進めています。

開発が進む新札幌エリアにおいて、日常利用できる飲食・物販を中心とした交通結節点にふさわしい商業施設を2028年度第2四半期までの全面開業に向けて計画中です。



東側（1号館側）からの外観イメージ

札幌駅前再開発について

北海道新幹線札幌開業を見据えて、札幌駅周辺は札幌市により「札幌駅交流拠点」として位置づけられ、官民一体となった各種検討が進んでいます。具体的には札幌駅前再開発に加え、都心アクセス道路、バスターミナルの再整備などの交通結節機能の強化、地下や創成川以東への歩行者ネットワークの強化等が連動して検討されています。

当社としてはこういった背景を捉え、札幌駅前再開発を長期経営ビジョンの最重要施策と位置づけています。

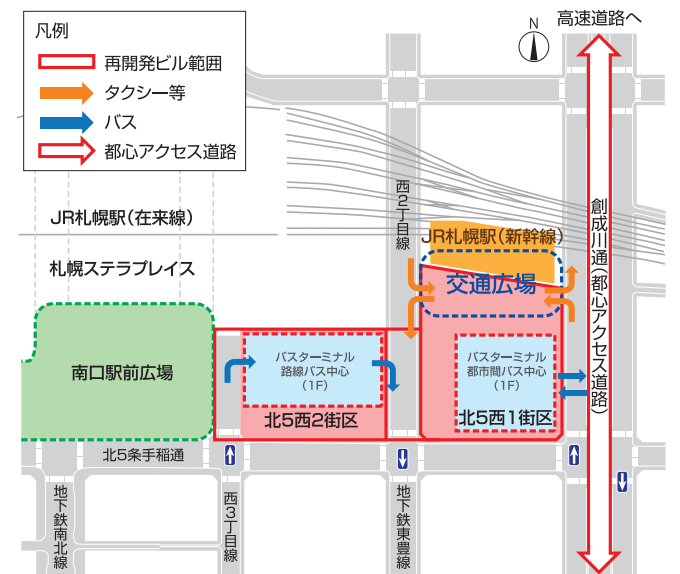
札幌市と当社を含むグループ4社は2019年11月に「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合」を設立して事業化に向けた検討を開始し、2022年10月の都市計画決定、2023年3月の組合設立認可を経て、再開発組合の設立に至りました。

2025年3月に工事費高騰への対応として、これまで計画していた両街区一体の建物ではなく、建物を分割して街区ごとに段階的に整備する方針とし、2030年度の5-2街区竣工を目指しています。

今年度は5-1街区を含めた全体基本計画と並行して、5-2街区の基本設計、エスタ解体工事を進めます。

北海道新幹線札幌開業を見据え、「世界につながる“さっぽろ”の新たな顔」としてふさわしいまちづくりを目指しています。

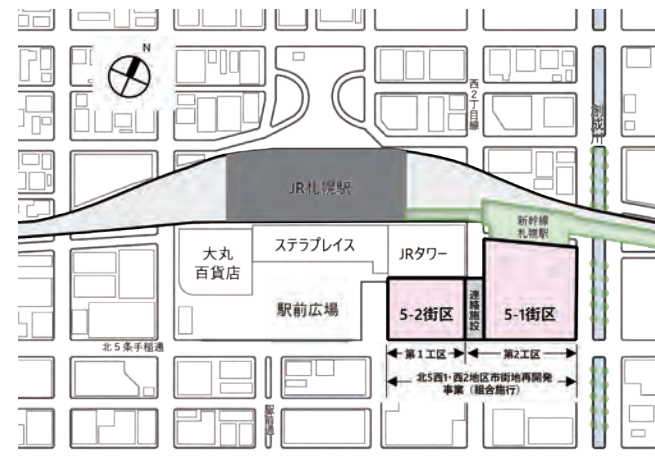
■配置図及び交通結節機能イメージ



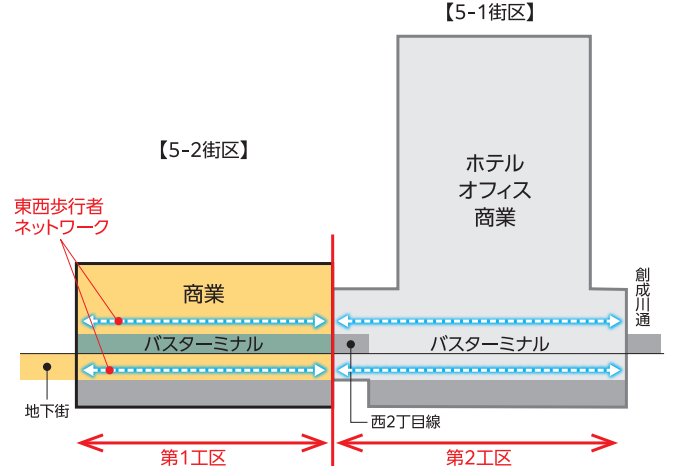
■組合概要

施行者	札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発組合			
組合員	地権者	北海道旅客鉄道株式会社 札幌駅総合開発株式会社	ジェイ・アール北海道バス株式会社 JR北海道ホテルズ株式会社	札幌市
	参加組合員	株式会社朝日新聞社 朝日生命保険相互会社	札幌ステーションフロント特定目的会社 東宝株式会社	日本都市ファンド投資法人 芙蓉総合リース株式会社
特定業務代行者	清水・伊藤・岩田地崎・札建・泰進共同企業体			

■再開発事業区域



■断面図（イメージ）



■事業スケジュール

年度	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
法定手続	都市計画変更	事業計画変更	権利変換手続			権利変換手続				
5-2街区（第1工区）	基本設計	実施設計	確認申請	5-2新築工事						
5-1街区（第2工区）	全体基本計画			設計・確認申請				5-1新築工事		

開発事業の取り組み

外部環境の変化に強い事業ポートフォリオの変革を目指し、グループ会社と連携し、マンション・ホテル・商業施設等の開発を進めるほか、新たな市場の開拓・価値の創造により、既存の枠にとらわれない事業領域に挑戦します。

不動産

沿線の価値を高めるため、道央圏をはじめ道内各地でマンション開発及び商業施設開発を推進しています。

北3西12地区では、(株)大京との共同事業として「ザ・ライオンズ札幌植物園 YAYOI GARDENS」(分譲・全83戸)が2025年6月に竣工・入居開始となったほか、「ジュノール札幌植物園」(賃貸・全78戸)と商業施設の複合施設の建築を進めており、2026年2月頃の開業を予定しています。

また、桑園社宅跡地では、ミサワホーム北海道(株)との共同事業として「アルビオ・ステーション札幌桑園」(分譲・全114戸)と賃貸マンション・商業施設の開発を進めており、2025年6月以降、順次新築工事に着手しています。

加えて、札幌市西区の発寒地区(発寒中央駅徒歩4分)では、(株)長谷工不動産との共同事業として、JR北海道としては初の自社用地外での分譲マンション事業「ブランシエラ札幌発寒」(全91戸)を進めており、2026年3月の入居開始を予定しています。



ザ・ライオンズ札幌植物園 YAYOI GARDENS



桑園社宅跡地開発



ブランシエラ札幌発寒

JR北海道グループオリジナル賃貸マンション「ジュノール」

「鉄道の利便性」と「魅力ある生活環境」をブランド価値としたJR北海道グループオリジナルの賃貸マンション「ジュノール」を展開しています。「ジュノール手稲」(2023年2月入居開始)、「ジュノール桑園[EAST・WEST]」(2024年3月入居開始)に続き、北3西12・桑園社宅跡地・千歳でそれぞれ建設を進めており(計6棟)、今後も拡大していきます。



ジュノール手稲



ジュノール桑園[EAST・WEST]

サービス付き高齢者向け住宅「プランJR」

高齢者の人口増加を見据えた、サービス付き高齢者向け住宅「プランJR」シリーズは、札幌・小樽築港・手稲・桑園・北12条東・帯広駅前の6棟を展開しており、今後も拡大していきます。



プランJR北12条東



プランJR帯広駅前

商業施設

駅直結のビルや駅最寄りでの商業施設、高架下やロードサイド型商業施設などを、北海道ジェイ・アール都市開発(株)が開発・運営しています。

また、帯広駅では商業施設「エスタ帯広」を運営しています。

※JRタワーを含む札幌駅周辺開発については、P31をご覧ください。



旭川駅ビル



JR55SAPPORO



シンサツBLOCK

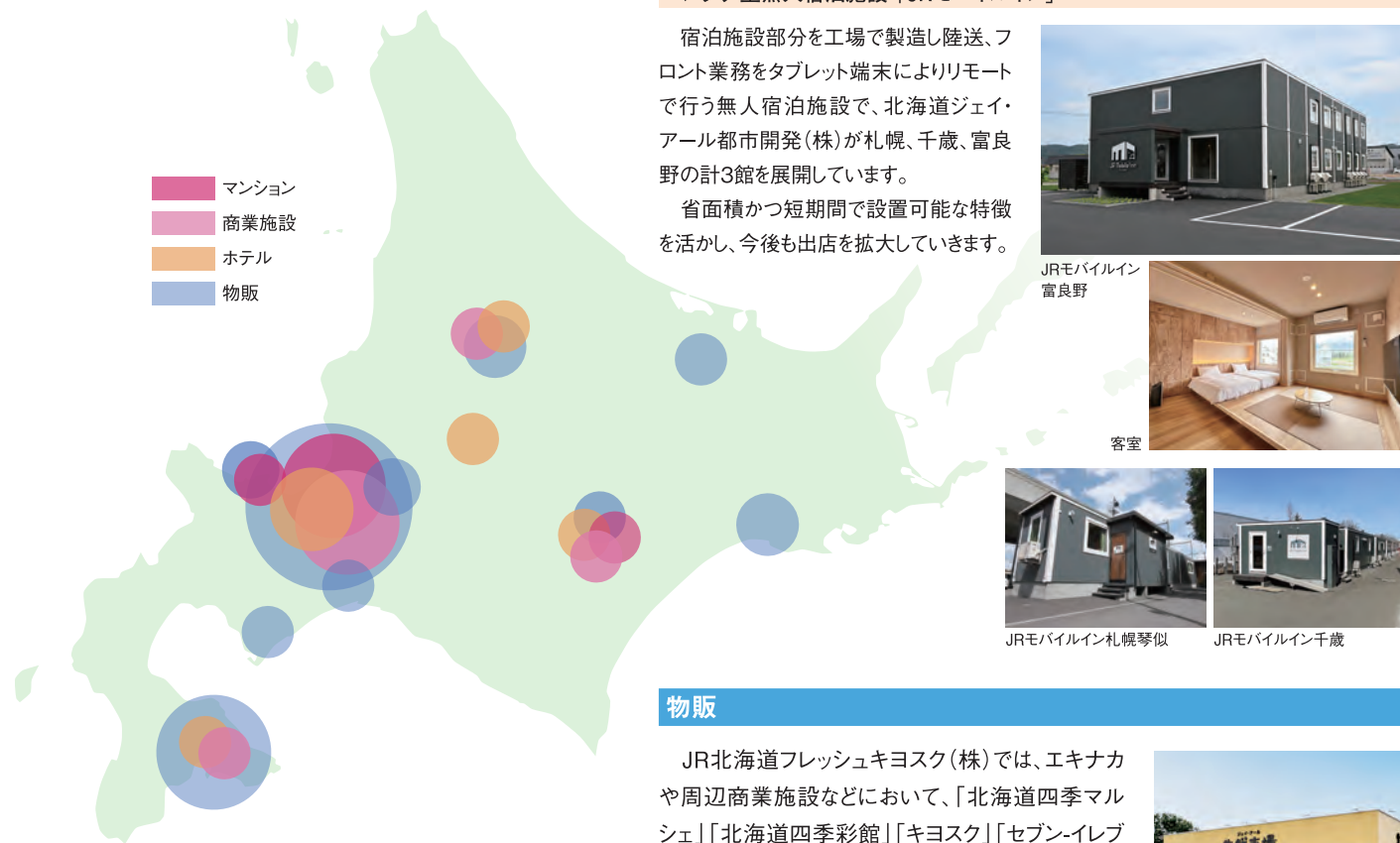


手稲鉄北ショッピングセンター



エスタ帯広

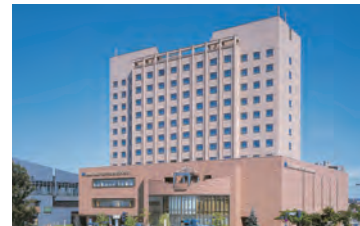
- マンション
- 商業施設
- ホテル
- 物販



ホテル

都市型ホテル

JR北海道ホテルズ(株)は、「ホテル日航」ブランドで札幌と帯広に計2館を展開しています。高品質なサービスを提供するホテルとして、お客様から高い評価を得ています。



ホテル日航ノースランド帯広



JRタワーホテル日航札幌



レストラン&バー SKY J

客室

コンテナ型無人宿泊施設「JRモバイルイン」

宿泊施設部分を工場で製造し陸送、フロント業務をタブレット端末によりリモートで行う無人宿泊施設で、北海道ジェイ・アール都市開発(株)が札幌、千歳、富良野の計3館を展開しています。

省面積かつ短期間で設置可能な特徴を活かし、今後も出店を拡大していきます。



JRモバイルイン富良野



客室



JRモバイルイン札幌琴似



JRモバイルイン千歳

物販

JR北海道フレッシュキヨスク(株)では、エキナカや周辺商業施設などにおいて、「北海道四季マルシェ」「北海道四季彩館」「キヨスク」「セブン-イレブン」「ジェイ・アール生鮮市場」などの物販店と飲食店の運営、自動販売機・コインロッカー営業、駅弁「函館みかど」の製造販売を行っています。



北海道四季マルシェ札幌ステラプレイス店



北海道四季マルシェコノススキノ店



ジェイ・アール生鮮市場 手稲前田店

宿泊特化型ホテル「JRイン」

駅からすぐのアクセスに加え、快適な滞在をお届けする宿泊特化型ホテルで、JR北海道ホテルズ(株)が札幌・千歳・旭川・函館に計6館を展開しています。観光・ビジネスなど幅広いニーズに応えるべく、今後も出店を拡大していきます。



JRイン札幌



JRイン旭川



JRイン札幌北2条



JRイン函館



客室(JRイン札幌駅南口)



キハ281トレインルーム(JRイン千歳)

企業サポート

北海道クリーン・システム(株)は、清掃・ベットメイクから設備管理、環境衛生、警備・防災、リサイクル・産業廃棄物処理事業まで幅広く、高品質なサービスをワンストップで提供する総合ビルメンテナンスの会社です。



清掃ロボット

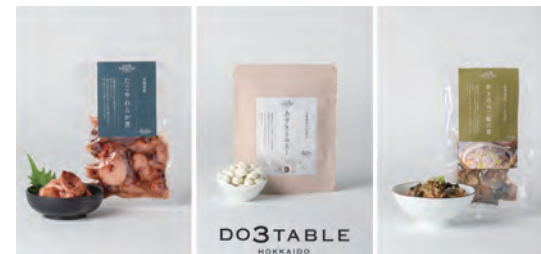


缶・ペットボトルリサイクル

オリジナルブランド「DO3TABLE」

JR北海道フレッシュキヨスク(株)では、2022年11月にオリジナルブランド「DO3TABLE(ドーサンテーブル)」を開発しました。

北海道の魅力を発信する商品として、道産素材にこだわったラインアップを展開しています。



オリジナルブランド「DO3TABLE」

新たな事業領域への挑戦

持続可能な不動産事業への取り組みとして私募不動産ファンド・リートの組成を推進するとともに、既存事業の枠にとらわれず、M&Aや新規事業開発を積極的に進め、新たな事業領域に挑戦します。

不動産ファンド・リート

当社の不動産事業をより環境変化に強い持続可能な事業に変革させるため、不動産ファンド・リートの組成を推進します。
不動産ファンド・リートの仕組みを活用し、当社グループが運用する不動産物件を増やして開発事業の拡大につなげるほか、ファンド・リートへの不動産売却で得られた資金で次の開発を行う「資産回転型」ビジネスへの参入を目指します。

M&A

2025年3月に、グループ会社の北海道ジェイ・アール都市開発(株)を通じて、すすきののアパートメントホテル運営会社(合同会社BASE JAPAN)をM&Aで取得しました。

これにより、同社の不動産事業拡大や、無人宿泊施設「JRモバイルイン」を通じて進めているインバウンド取り込み強化を図ります。

今後も当社グループの既存事業領域(不動産、ホテル、物販・飲食、施設管理・資源リサイクル等)の強化や周辺事業領域(食品製造・加工・卸売等)を中心に、M&Aによる事業拡大を進めます。



アパートメントホテル
「THE BASE SAPPORO SUSUKINO」

新規事業の取り組み

北海道産酒類テイスティングバー

近年注目を集めている北海道産ワイン等を活用した事業。北海道産のアルコール飲料の飲み比べや北海道産品のおつまみ等を気軽に楽しめる「HOKKAIDO Tastation」を駅施設で展開しています。



ロゴ



Wine Tasting Bar @Otaru(2025年2月実施)

NFT販売

鉄道の中古部品やイベント等と連携した鉄道関連商品のNFTを販売中です。

※NFT:偽造不可の証明書付きデジタルデータ



JR北海道NFTプロジェクト
「DISCOVERY/JR HOKKAIDO」

シェアサイクル

「HELLO CYCLING」と連携したシェアサイクルへの参画。JR駅用地を活用した実証実験を実施中です。



シェアサイクル(五稜郭駅)

Kitacaのエゾモモンガ

ICカードのキャラクター「Kitacaのエゾモモンガ」を活用したキャラクタービジネス。「Kitacaのエゾモモンガ」の認知度拡大に向けた取り組みやオリジナルグッズを販売しています。



おでかけも。おかいものも。

「Kitacaのエゾモモンガ」



「Kitacaのエゾモモンガ」のグッズ

メタバース(仮想空間)

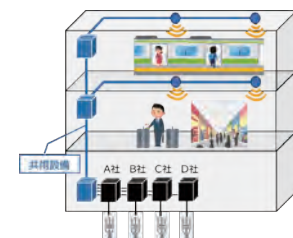
バーチャル札幌駅「さつえき、world」の展開。各種イベントの開催や鉄道コンテンツと連動したアバターアイテムを販売しています。



衣装提案:ねこねこ / 雪ミク2025 © Crypton Future Media, INC.
www.piasipronet piapro 初音ミク
メタバースイベント「雪ミク in JRタワー」

インフラシェアリング

駅内の通信ネットワーク設備を当社が一括整備し、携帯通信会社に貸し付ける「インフラシェアリング事業」の札幌駅での事業化を検討しています。



インフラシェアリングイメージ

都市間輸送と札幌圏の取り組み

都市間輸送

全車指定席化と指定席拡大の実施

当社は着席ニーズにお応えすることや「早くからホームにお並びいただく不便さ」「始発駅に近い方が座りやすい不公平感」の軽減などを目的として、2024年に「北斗」「すずらん」「おおぞら」「とかち」の全車指定席化、「カムイ」「ライラック」の指定席拡大を実施しました。

また、「カムイ」「ライラック」「オホーツク」「宗谷」「サロベツ」の全車指定席化を2025年度内に実施します。

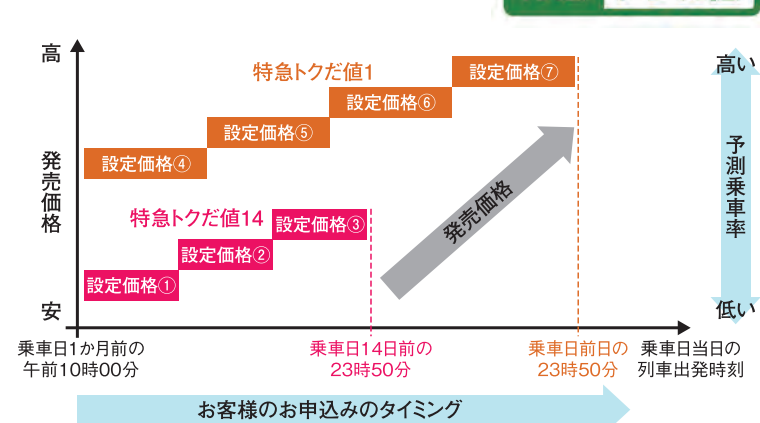
全車指定席となった特急列車



在来線イールドマネジメントの強化

全車指定席で運行する特急列車(区間)については、「えきねっと」限定の割引きっぷ「特急トクだ値」を拡充し、予測乗車率やお客様のお申込みのタイミングに応じて列車ごとに発売価格や提供座席数を変動させるシステム「イールドマネジメントシステム」を新たに導入しています。繁忙列車には高く、閑散列車には安く設定することで価格による選択の幅を広げ、ご利用の平準化を図ることで収益拡大を目指します。

発売価格の変動イメージ



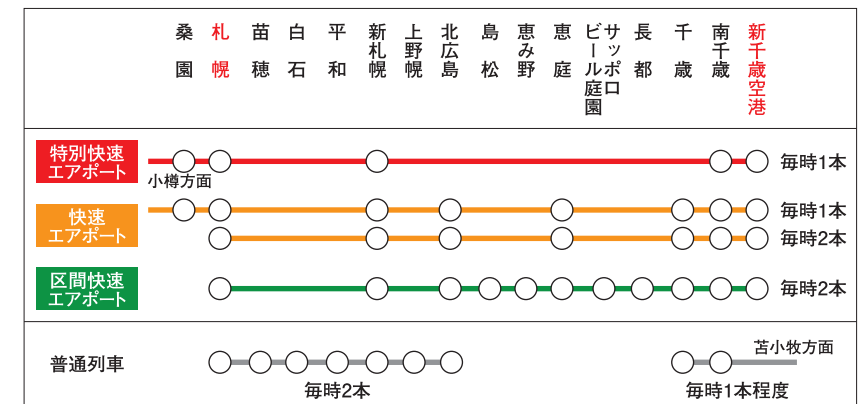
空港アクセス輸送の強化

- 快速エアポート毎時6本化による輸送力増強、指定席シート販売席数の拡大
- 快速エアポート運転時間帯も拡大
- 721系車両の老朽取替に伴う新製電車増備による編成定員の増加
- 新千歳空港駅スルー化に向け、関係者と検討の継続



733系4000代

日中時間帯(9～16時)の千歳線停車パターン



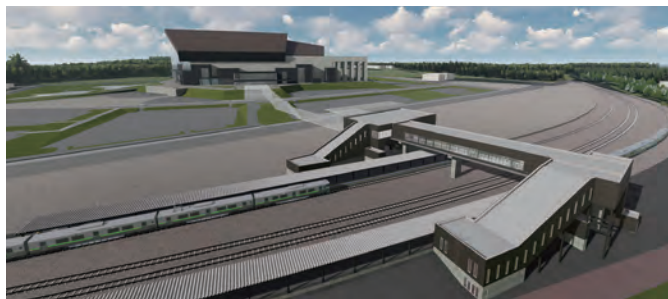
鉄道事業

エスコンフィールドHOKKAIDO来場者に対応した取り組み等

エスコンフィールドHOKKAIDO(以下、「球場」)開業以降、多くの来場者の方に列車をご利用いただいています。球場でのナイトゲーム開催日には臨時列車の運行等を行い、観客輸送に対応しています。

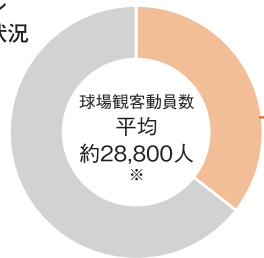
また、北広島市より北海道ボールパークFビレッジへの利便性向上とFビレッジ及び周辺エリアにおける価値魅力向上を図ることを目的に、Fビレッジ隣接地の千歳線に新駅設置のご要望をいただき、2024年に工事施行協定書を締結して工事に着手し、2028年夏頃を目途とした新駅の開業を目指して新駅設置工事を推進しています。

新駅位置は球場まで約300m、徒歩約4分で、より一層の利便性向上を図り、Fビレッジ及び周辺エリアの輸送を担います。



「北海道ボールパークFビレッジ」新駅イメージ

2024年シーズン 試合日の利用状況



来場者の約4割の方に
列車をご利用いただいで
います。

※日本野球機構(NPB)発表の
数値をもとに当社で算出した数値

航空会社や旅行会社等と連携した利用促進

航空会社や旅行会社等と連携した販売強化・周遊企画などを通じて利用促進に取り組みます。

- 航空会社と連携した企画の実施(JAL、ANA、Peach、FDA)
- 旅行会社と連携した「新幹線車両基地見学ツアー」等の販売
- ウポポイへの送客強化など沿線自治体と連携した販売強化・周遊企画の実施
- 「大人の休日倶楽部パス」向けサービス強化
- 車両撮影会など、JRE MALLを活用したイベントの販売
- 映画やアニメなどの異業種と連携した
鉄道利用促進企画への取り組み



ANAきた北海道フリーパス ロゴ



JAL/JR北海道
ひがし&きた北海道
キャンペーンバス
(旅行商品専用)



2025年度アニメタイアップ
(一例)

地域との共生・共創 ～地域と連携した駅及び駅周辺整備～

地域の皆様とともに鉄道駅周辺の魅力向上に努め、多くのお客様が鉄道を利用し駅周辺地域を往来することで地域の活性化・まちづくりに貢献しています。

- 北広島市のまちづくりとして実施する「北海道ボールパークFビレッジ」新駅設置①
- 「世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり」の実現を目指した札幌駅周辺における再開発・バスターミナル・駅前広場の整備②
- 札幌市のまちづくりとして実施する篠路駅の鉄道高架化③
- 北海道新幹線札幌延伸に伴う長万部駅④及び倶知安駅⑤における交通結節機能整備への協力(駅前広場、自由通路等)
- 地域の拠点としての駅周辺整備への協力(白糠駅⑥、新得駅⑦)
・白糠駅(町施設と一体となった駅舎改修、自由通路、駅前広場)
・新得駅(駅前広場)
- 利便性向上を図る駅バリアフリー(発寒中央駅⑧、登別駅⑨)
- 江別市の魅力あるまちづくりに関する連携(鉄道林跡地開発⑩)



⑥白糠駅前広場・自由通路完成予想図



⑦新得駅前広場完成予想図



⑨登別駅新駅舎完成予想図

観光列車の取り組み

スタートレイン計画

新たな観光列車である「赤い星」「青い星」の運行開始に向けて、車両の改造工事や乗務員など関係する社員の養成のほか、商品造成や販売・サービス体制の整備を進めています。

「赤い星」・「青い星」はお客様に「生涯心に残る鉄道の旅」を提供し、「走らせることで関わる全ての方が元気になる列車」をビジョンに掲げ、観光流動を創出すべく準備を進めます。

当初2026年春からの運行開始を予定していましたが、車両製作スケジュールが計画より遅れる見込みであることから、2027年2月からの運行開始を予定しています。

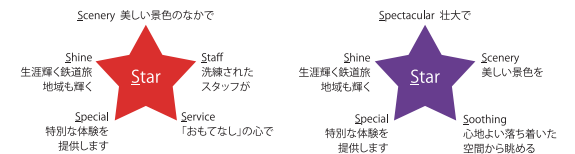
スケジュール(予定)

※変更となる場合があります。

2025年度	2026年度	2027年度
秋	春	夏
料金体系、運行時刻概要、販売方法等公表	「赤い星」編成落成 「赤い星」編成発売開始 運行時刻詳細公表	「青い星」編成落成 「赤い星」編成運行開始 「青い星」運行開始



「赤い星」編成の「五稜星」(サービス方針) 「青い星」編成の「五稜星」(サービス方針)



HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号の運行

多目的特急車両「ラベンダー」・「はまなす」編成で北海道内を周遊する貸切列車として2021年10月から始まり、今年で5回目の運行となります。

日本航空(株)の客室乗務員である「JALふるさとアンバサダー」北海道地区担当が企画段階から携わり、オリジナルの車内アナウンス、沿線自治体からの「ふるさとメッセージ」など、航空機の機内さながらの雰囲気を列車内でお楽しみいただける様々な企画を準備しています。



花たび そうや号、秋たび そうや号の運行

2019年夏にJR東日本から借り受けた車両を使用して宗谷線で運行し、ご好評いただいた「風っこ そうや」号を受け、自社車両による同線での観光列車として、「花たび そうや」号を2022年5月より旭川～稚内間で運行開始しました。

各停車駅において地域の皆さまによる「お出迎え・お見送り」などを行うほか、ご当地キャラクターの登場や特産品販売、車内での「おもてなし」で259.4km、約6時間半の旅を盛り上げています。

さらに2025年10月には、「4つの秋」をテーマとして地域の秋の魅力を味わえる新しい観光列車「秋たび そうや」号を運行します。



全日本空輸(株)と連携し、一定の条件を満たしたお客様にANAオリジナルグッズをプレゼントする企画も実施しています

THE ROYAL EXPRESSの運行

2020年より、北海道胆振東部地震の影響を受けた北海道を応援するため、また、観光振興と地域活性化を目的として東急(株)と共同で北海道での運行を開始し、今年で6年目となります。

今年度は8月上旬から9月下旬まで、道東エリアを中心としたコースと道北エリアを中心としたコースで運行します。



THE ROYAL EXPRESS



おもてなしの様子

SL冬の湿原号の運行

SL冬の湿原号は、2021年度から内装のリフレッシュなどのリニューアルを実施し、2022年度に完了しました。

白銀の釧路湿原を力強く疾走する「SL冬の湿原号」は、冬の道東観光の風物詩です。1・5号車の「たんちょうカー」に加え、2～4号車「ストーブカー」はノスタルジーを感じるとこが懐かしいレトロな室内へリニューアルし、魅力度がアップしました。



SL冬の湿原号



たんちょうカー



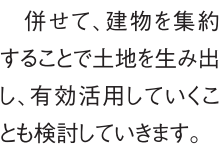
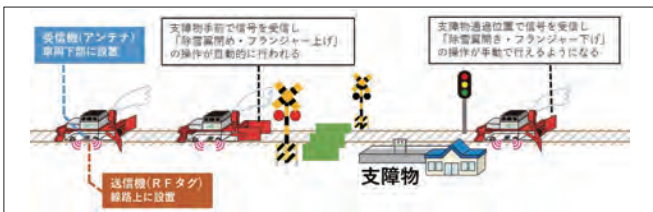
737系(ワンマン電車)

【主なサービスアップ】



システム構成イメージ

RFタグ



インバウンド需要の更なる上積みに向けた鉄道利用促進の取り組み

海外からのお客様に『鉄道の旅』を選んでもらうために

当社では、これまで海外からのお客様（インバウンド）が気軽に鉄道の旅を楽しめるよう道内全線をご利用いただける「北海道レールパス」のほか、近年では、札幌圏を中心に特に人気の高いエリアに限定した「札幌-富良野エリアパス」や「札幌-登別エリアパス」を設定するなど年々多様化するインバウンド需要を見据えた取り組みを行ってきました。そのほか、北海道・東北新幹線も乗車いただける「JR East-South Hokkaido Rail Pass」や「JR Tohoku-South Hokkaido Rail Pass」等の本州方面をまたいで移動できる周遊パスも発売しています。

北海道レールパス（エリアパス含む）は、2024年度には、コロナ禍前の実績を上回り過去最高の販売枚数を記録した2023年度をさらに上回る結果となりました。今後は、多言語化やオーバーツーリズムの対策を進めながら、海外からのお客様に北海道の鉄道の旅を選んでいただけるように自治体や地域の方々と連携しながら、SNS等のデジタルツールによる情報発信の強化や、伸びしろが見込まれる東南アジア、AT（アドベンチャートラベル）等の高付加価値が期待される欧米豪での市場開拓に取り組めます。



北海道レールパス

札幌-富良野エリアパス

札幌-登別エリアパス

2025年度の主な取り組み【プロモーション、情報発信】

市場毎の特性を踏まえたプロモーションの実施

- OTA（オンライン販売専用旅行会社）と連携したデジタルプロモーションの実施
- 海外旅行博出展、海外インフルエンサー招請事業などリアルプロモーションの取り組み
- 今後の伸びしろが見込まれる東南アジア新興市場や欧米豪市場へのアプローチ
- 自治体や他事業者と幅広く連携した取り組み（共同プロモーション・招請事業など）

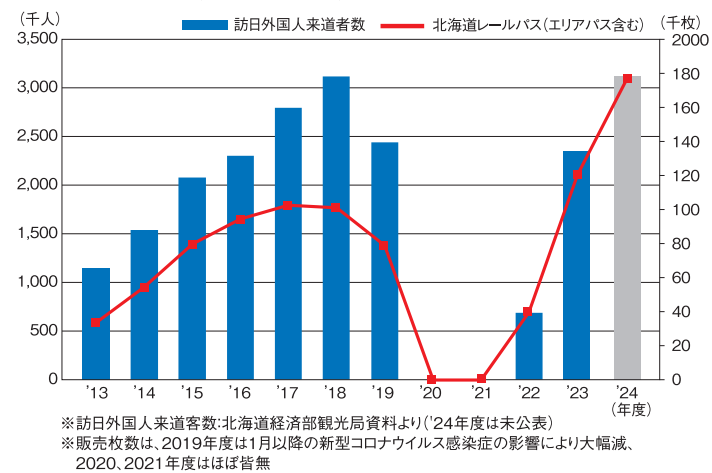


旅行博へ出展の様子・シンガポール・台北

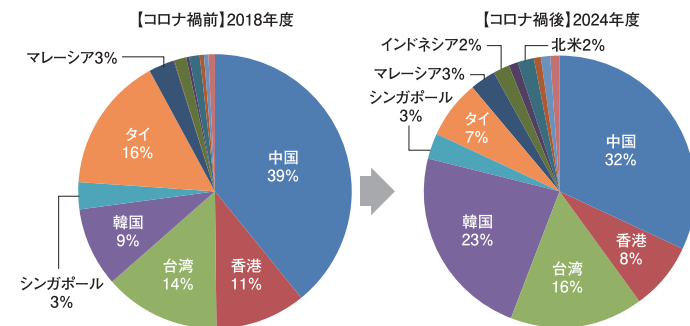


イーストジャパン・ゴールデンルート

■北海道レールパス（エリアパス含む）の販売枚数と訪日外国人来道者数



■北海道レールパス国別割合（枚数）（2024年度はエリアパス含む）



自社ホームページ・自社SNSを活用した情報発信

- グローバルサイト（英・簡・繁・韓国語）の情報充実
きっぷに関する各種案内、ICカードエリア情報、全車指定席列車の利用方法など
- 自社SNS※での「北海道の今、鉄道旅の魅力」を発信

※フォロワー数約36万人：フェイスブック（英・繁体字・タイ）・微博（簡体字）



グローバルサイト TOPページ



SNS（フェイスブック）投稿記事

CS向上に向けた取り組み

お客様の声を活用したCS（お客様満足）の向上を目指した取り組み

お客様に鉄道をご利用いただくにあたり、日々、ホームページの投稿フォームや電話、対面での会話などによりご意見を頂戴いたします。このような「お客様の声」を速やかに社内で入力・閲覧できる「お客様の声システム」にて展開し、迅速にお答えしていくとともに、検索の項目を細分化して傾向を抽出できる仕組みを構築しています。

このようにして、「お客様の声」を改善工夫につなげるよう努めており、改善した主な事例については当社のホームページで紹介しています。

今後お客様からいただいたご意見に真摯に向き合い、快適に当社サービスをご利用いただけるよう取り組んでまいります。

遺失物システムのリニューアル

列車内からも含め、日々、駅には多くのお忘れ物が届けられます。その数、実に年間約12万件。これらのお忘れ物はシステムに登録して管理をしていますが、従来のシステムでは登録（入力）が手入力で手間がかかっていたほか、一つひとつのお忘れ物に写真の情報を添えることもできず、お探しする際には活字の情報のみから、お探ししていたことから時間を要していました。

この仕組みを改めようと、2025年、当社では登録も検索も迅速に行うことができ、お客様にとっても利便性の高い「落とし物クラウドfind」を導入しました。

このシステムでは、写真を撮ることによってAIが自動的にお忘れ物の情報を生成し、お忘れ物の検索を検索エンジンを操作するように容易に行うことができます。また、それまで対面、電話でのみお受けしていたお忘れ物に関するお問い合わせについても、24時間受付のチャットで対応することが可能となり、物をなくされ心配されているお客様のお気持ちに寄り添った環境を整えることができました。

先行して導入した企業の実績でも、お客様へのお忘れ物の返還率が向上しており、より満足いただけるサービスの提供に期待しています。



バリアフリーの推進

当社では駅・車両のバリアフリー化に取り組んでいます。

駅

登別駅において、2023年度よりバリアフリー化（エレベーター新設）、新駅舎建設に着手しており、2025年秋の開業予定です。また、発寒中央駅においては、2025年度よりエレベーター増設に向けた工事に着手します。

今後も設備投資の全体計画に基づき、バリアフリー化を推進してまいります。

車両

2024年10月から運行を開始した733系4000代においては、4号車シート以外の各号車に車いすスペースを設置し、車いすやベビーカーで利用できるスペースを編成内6カ所に設置しました。

ソフト面

「心のバリアフリー※」を推進するため、国土交通省の「接遇ガイドライン」に準拠したプログラムや障がいをお持ちになる方の講義を取り入れた「バリアフリー講習会」を継続して実施します。

※心のバリアフリー：様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようコミュニケーションをとり、支え合うこと

旅客サービスの改善

ハード面

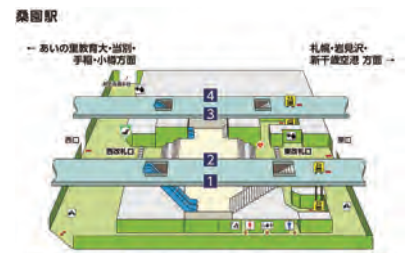
札幌駅改札内コンコースのトイレをお客様が利用しやすく、明るい清潔なトイレに改修しました。

- 主な改善点
- 子供用トイレを新たに整備
 - パウダーコーナーの充実化（男性用新設、女性用拡大）
 - 動線を考慮した配置計画等により利便性と快適性の向上
 - ジェンダーレストイレの設置



ソフト面

特にお身体の不自由なお客様から、無人駅を含む駅について、階段の有無やトイレの有無など、駅の構造や設備に関するお問い合わせが増えていることから、バリアフリー情報を記載した「駅構内図」を、ホームページに掲載しています。



駅構内図の例



車いすスペースの例（733系4000代）



新入社員をはじめ、社員の介助訓練・車いす体験を定期的の実施

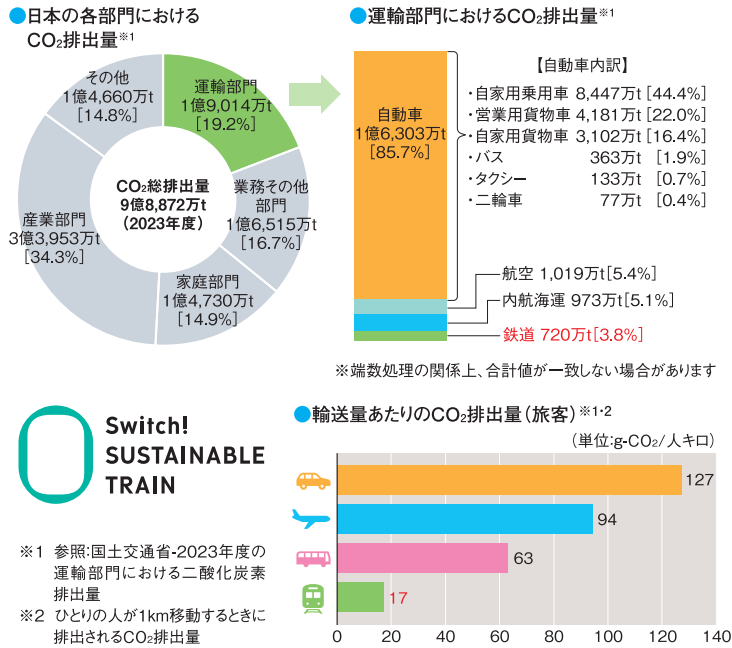
環境保全の取り組み

鉄道の環境優位性

日本のCO₂排出量(2023年度 約9億9,000万t-CO₂)のうち、20%弱を運輸部門が占めています。また、運輸部門におけるCO₂排出量(2023年度 約1億9,000万t-CO₂)のうち、鉄道のCO₂排出量はわずか約4%(約700万t-CO₂)となっています。加えて、鉄道は運行時のエネルギー効率が良く、大量輸送に適していることから、輸送密度の高い都市圏輸送や都市間輸送において、単位輸送量当たりのCO₂排出量が、他の輸送モードと比べて非常に少なく、環境に優しい輸送モードといえます。

この相対的に低炭素な輸送モードである鉄道の更なる活用促進と、鉄道の環境優位性に対する社会的な理解促進に取り組むため、当社を含むJRグループ及び一般社団法人日本民営鉄道協会では共通ロゴマークとスローガンを定めました。

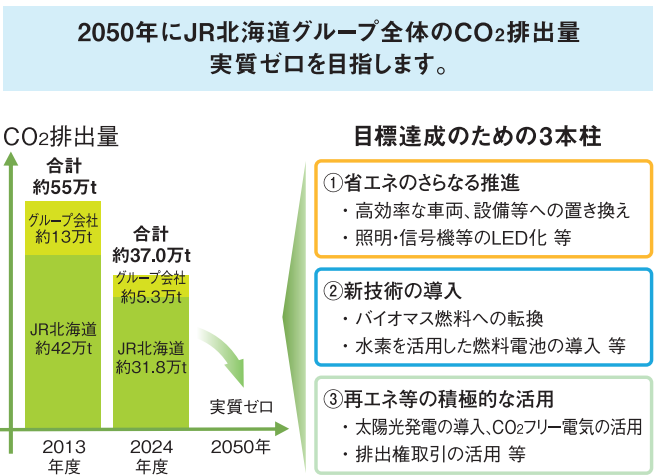
今後、当社としても共通ロゴマークとスローガンを活用し、各鉄道事業者と協力してメディア(WEBSITE、ポスター等)を通じた啓発の強化及び鉄道の環境優位性のPRに取り組んでいきます。



長期環境目標「JR北海道グループ カーボンニュートラル2050」

JR北海道グループは、2019年度に策定した「JR北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」において「ESG経営の実践」を掲げているほか、これまでも省エネ車両の導入等を通じてCO₂排出量の削減に取り組んできました。

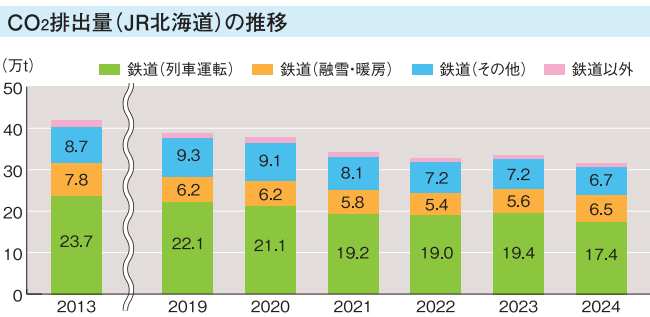
政府が「2050年カーボンニュートラル」、北海道が「ゼロカーボン北海道」を宣言したことをふまえ、2022年2月に新たに長期環境目標「JR北海道グループ カーボンニュートラル2050」を公表し、2050年にJR北海道グループ全体のCO₂排出量「実質ゼロ」を目指します。これにより、JR北海道グループとして「脱炭素社会」の実現に貢献するとともに、持続可能な社会の実現に向け、社会的責任を果たしてまいります。



	～2030年度(検討・試行期間)	～2040年度(推進期間)	～2050年度(定着期間)
目標	2013年度比 ▲20%	2013年度比 ▲50%	実質ゼロ
①省エネ推進	高効率な車両、設備等への置き換え		
	照明・信号機等のLED化		
	灯油・重油等を使用する機器・設備の電化		
	再生電力の駅照明等への有効活用		
②新技術導入	軽油燃料のバイオマス燃料への転換		
	水素を活用した燃料電池車両等の導入		
③再エネ等活用	太陽光発電の導入		
	CO ₂ フリー電気の活用		
	排出権取引の活用		

【2030年度、2040年度目標の考え方】

- 長期環境目標の策定時は、2030年度に新幹線札幌開業及び札幌駅再開発事業による排出量増加(約5万t)を見込んでいたため、これらを含め省エネ法の「年平均1%以上改善の努力目標」実現を目指し、「2013年度比▲20%」を目標としている。なお、現時点では新幹線札幌開業延期による影響は見込んでいません。
- 2040年度は政府が掲げる2030年度目標を参考に「2013年度比▲50%」を目標とします。



省エネのさらなる推進

省エネルギー車両の導入

当社では、従来型よりも軽量のステンレス鋼やアルミ合金を使用した車体、またはVVVFインバータや回生ブレーキを備えた省エネルギー車両を随時導入してきました。特に、2024年度には「快速エアポート」で使用する721系電車の置き換えを目的に、環境性能の高い733系電車を24両導入しました。さらに、2025年度にも18両の置き換えを計画しており、引き続き環境性能の高い省エネルギー車両の導入を図っていきます。



733系快速エアポート電車

再エネ等の積極的な活用

太陽光発電設備の拡充

当社は、2024年度に北海道電力(株)及び合同会社HARE晴れ(北海道電力(株)・(株)アーク共同出資)と太陽光発電によるオフサイトPPAに関する契約を締結しました。北広島市内の発電所2箇所で発電する再生可能エネルギーを、新千歳空港駅・小樽駅等で使用しており、特に両駅については環境価値と組み合わせることで電気使用に伴うCO₂排出量を「実質ゼロ」にしています。さらに、登別駅駅舎屋根上への太陽光発電設備導入や日高線廃線跡地におけるオープンイノベーション採択企業による太陽光発電事業との協業を計画しています。また、グループ会社でも、本社ビル等の屋上・壁面を活用して太陽光発電設備を設置し、再生可能エネルギーの利活用を進めることで、CO₂排出量の削減に取り組んでいます。

地域と連携した環境保全の取り組み

再生可能エネルギーの一つであるバイオマス燃料の活用を目的に、当社では2023年度の冬季より、富良野駅の待合室にペレットストーブを設置しました。燃料として使用するペレットは、当社が保有する「かみふらのの森」等、富良野地区森林組合が所管する富良野市・上富良野町・中富良野町・占冠村の森林資源から製造されており、エネルギーの地産地消にも取り組んでいます。

また、えりも町のコンブ漁場整備に伴うJブルークレジットを購入する等、地域と連携した環境保全の取り組みについても引き続き推進していきます。



間伐材等から製造したペレットを燃料とするストーブ

事業活動による環境負荷

2024年度の事業活動を行うために使用した電気・燃料等の資源投入量及び環境負荷量(CO₂排出量)は、以下のとおりです。

●資源投入量(原油換算)			●環境負荷量(CO ₂ 排出量)	
JR北海道	燃料 電気	5.7万kl 7.3万kl	JR北海道	31.8万t
グループ会社	燃料 電気	1.0万kl 1.2万kl	グループ会社	5.3万t

※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

照明・信号機等のLED化の推進

JR北海道グループでは、当社の鉄道施設やグループ会社の施設(ホテル・駅ビル・本社ビル等)において、設備や照明のLED化を推進しています。

特に、鉄道施設においては、LED化を推進することで、電気使用量の削減だけでなく、視認性の向上による安全な作業環境の構築にもつながっています。



札幌運輸所のLED照明



JRタワーホテル日航札幌(ロビー)



北広島市内の発電所
※北海道電力(株)及び
合同会社HARE晴れ提供



札幌交通機械(株)本社棟屋上の
太陽光発電設備



(株)ドウデン本社ビル壁面の
太陽光発電設備

鉄道林等の保全

当社は大和ハウス プレミストーム 約850個(約4,700ha)に相当する鉄道林を保有しています。また、上富良野町にて「かみふらのの森」(約280ha)を保有しています。



石北線 美幌～西女満別間の鉄道林

資源リサイクルの取り組み

リサイクル事業の展開(北海道クリーン・システム(株))

北海道クリーン・システム(株)では、アルミ缶・スチール缶の圧縮、発泡スチロールの溶解・圧縮、ペットボトルのフレーク化(粉碎・洗浄・比重選別)、フィルム系プラスチックのフラフ燃料化等、廃棄物の中間処理を通じてリサイクル率の向上に取り組んでいます。



ペットボトルフレーク

JR北海道グループ

JR北海道グループ17社は多様な事業を展開しています。

グループの総合力を発揮して、お客様に安心してご利用いただけるサービスを提供し、お客様満足の向上を目指します。

運輸業 鉄道事業

(株)ドウデン 電気工事の請負 〒065-0007 札幌市東区北7条東18丁目1-40 TEL.011-702-8420	北海道軌道施設工業(株) 軌道・土木工事の請負 〒060-0906 札幌市東区北6条東4丁目1-4 NE6・4ビル2階 TEL.011-753-8831	(株)北海道ジェイ・アール・サービスネット JR駅業務の受託 〒060-0011 札幌市中央区北11条西15丁目1-1 (JR北海道本社ビル1階) TEL.011-708-7000
---	---	--

ジェイアール北海道エンジニアリング(株) 建設コンサルティング、建築工事の請負 〒060-0010 札幌市中央区北10条西15丁目1-2 TEL.011-632-6910	北海道ジェイ・アール運輸サポート(株) JR車両の整備・清掃・構内入換 〒060-0906 札幌市東区北6条東4丁目1-4 NE6・4ビル5階 TEL.011-753-8850	札幌交通機械(株) 機械・車両の整備、機器類の製作 〒065-0007 札幌市東区北7条東17丁目16 TEL.011-721-4371
--	---	---

北海道高速鉄道開発(株) 鉄道施設・車両の貸付 〒060-0013 札幌市中央区北13条西18丁目1 (桑園総合事務所内) TEL.011-631-6572	運輸業 バス事業 ジェイ・アール北海道バス(株) 乗合バス・貸切バスの運行、桑園自動車学校の運営 〒063-0802 札幌市西区二十四軒2条7丁目1-26 TEL.011-622-8000	運輸業 レンタカー事業・広告事業など (株)JR北海道ソリューションズ レンタカー、カーリース、駐車場管理、 広告代理業、出版、イベント企画 〒060-0906 札幌市東区北6条東4丁目1-4 NE6・4ビル6階 TEL.011-742-8070
--	---	---

不動産業 北海道ジェイ・アール都市開発(株) 不動産の開発・賃貸 〒060-0806 札幌市北区北6条西7丁目5-22 TEL.011-611-1212	札幌駅総合開発(株) ショッピングセンター(アピア、札幌ステラプレイス)・ オフィスの運営 〒060-0005 札幌市中央区北5条西2丁目5 JRタワーオフィスプラザさっぽろ9階 TEL.011-209-5050	ホテル業 JR北海道ホテルズ(株) JRタワーホテル日航札幌・ホテル日航ノースランド帯広・ JRインの運営 〒060-0005 札幌市中央区北5条西2丁目5 TEL.011-218-6670
---	---	---

物販・飲食業 JR北海道フレッシュキヨスク(株) キヨスク・コンビニエンスストア・土産店・飲食店・駅商業施設(函館駅)・スーパーマーケット(ジェイ・アール生鮮市場)の運営 〒060-0002 札幌市中央区北2条西1丁目1-1 札幌ANビル4階 TEL.011-271-3105

その他 (株)北海道ジェイ・アール商事 卸売業、リース 〒060-0906 札幌市東区北6条東4丁目1-4 NE6・4ビル4階 TEL.011-753-6408	北海道クリーン・システム(株) 清掃、ビルメンテナンス、警備、廃棄物処理 〒060-0002 札幌市中央区北2条西2丁目15 STV北2条ビル2階 TEL.011-222-1511	(株)北海道ジェイ・アール・システム開発 ソフトウェアの開発・保守 〒060-0906 札幌市東区北6条東4丁目1-4 NE6・4ビル7階 TEL.011-751-1000
---	---	---

札幌工業(株) 土木・建築工事の請負 〒060-0807 札幌市北区北7条西6丁目2-34 SKビル TEL.011-737-2210
--

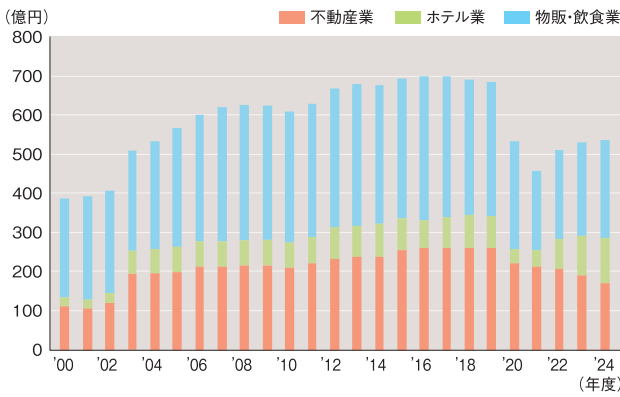
グループ経営の成果 [2024年度決算]

事業領域(セグメント)ごとの成果

	外部顧客への売上高		セグメント利益	
	2024年度	対前年 増減	2024年度	対前年 増減
運 輸 業	963	67	△ 549	14
不 動 産 業	173	△ 18	37	△ 6
ホ テ ル 業	113	13	20	5
物 販 ・ 飲 食 業	250	12	8	0
そ の 他	58	8	13	0
合 計	1,560	82	△ 468	14
調 整 額	—	—	△ 13	2
連結損益(P/L計上額)	1,560	82	△ 482	17

※2024年度からセグメントの名称を変更しております。
(不動産賃貸業→不動産業、小売業→物販・飲食業に変更)

■不動産業、ホテル業、物販・飲食業売上推移

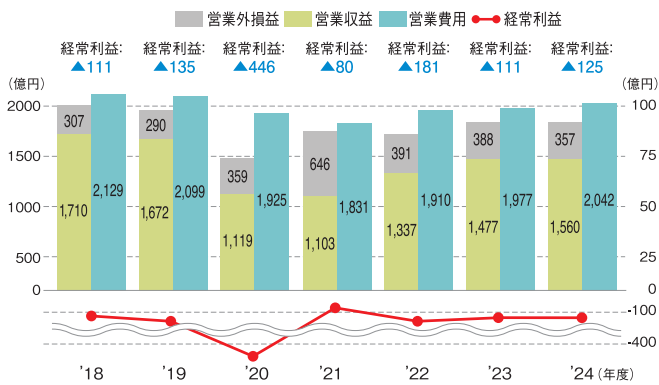


※2021年度以降の実績は「収益認識に関する会計基準」等を適用した後の金額を記載しています。2020年度以前の金額は遡及適用していません。

損益計算書

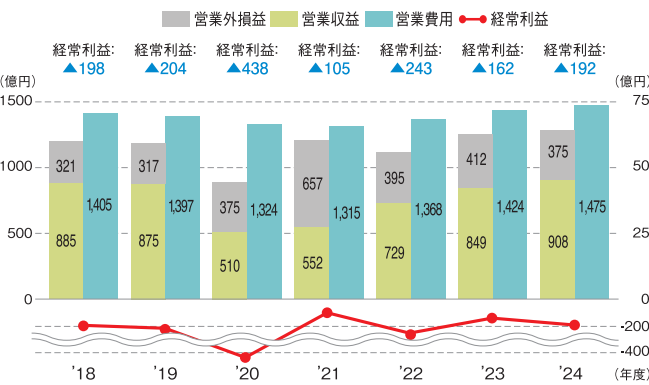
	JR北海道グループ(連結)					JR北海道(単体)				
	2023年度	2024年度	対前年 増減	前年比 (%)	2025年度 計画	2023年度	2024年度	対前年 増減	前年比 (%)	2025年度 計画
営 業 収 益	1,477	1,560	82	105.6	1,577	849	908	58	106.9	947
鉄 道 運 輸 収 入	698	766	67	109.6	785	698	766	67	109.6	785
そ の 他 の 収 入	779	794	15	102.0	792	150	142	△ 8	94.1	162
営 業 費 用	1,977	2,042	65	103.3	2,101	1,424	1,475	50	103.6	1,526
営 業 利 益	△ 499	△ 482	17	—	△ 524	△ 574	△ 567	7	—	△ 579
営 業 外 損 益	388	357	△ 31	91.9	383	412	375	△ 37	91.0	397
基 金 運 用 収 益	315	290	△ 25	92.1	338	315	290	△ 25	92.1	338
特 別 債 券 利 息	55	53	△ 1	97.6	43	55	53	△ 1	97.6	43
経 常 利 益	△ 111	△ 125	△ 14	—	△ 141	△ 162	△ 192	△ 29	—	△ 182
特 別 損 益	165	192	26	116.0	181	171	198	26	115.7	185
法 人 税 等	14	13	△ 1	89.5	12	△ 9	△ 10	△ 0	—	△ 6
当 期 純 利 益	39	53	14	135.3	28	18	17	△ 1	91.6	9
非支配株主に帰属する当期純利益	6	7	1	122.3	4					
親会社株主に帰属する当期純利益	33	46	12	137.8	24					

営業成績の推移[連結]



※経常利益は右目盛
※2021年度以降の実績は「収益認識に関する会計基準」等を適用した後の金額を記載しています。2020年度以前の金額は遡及適用していません。

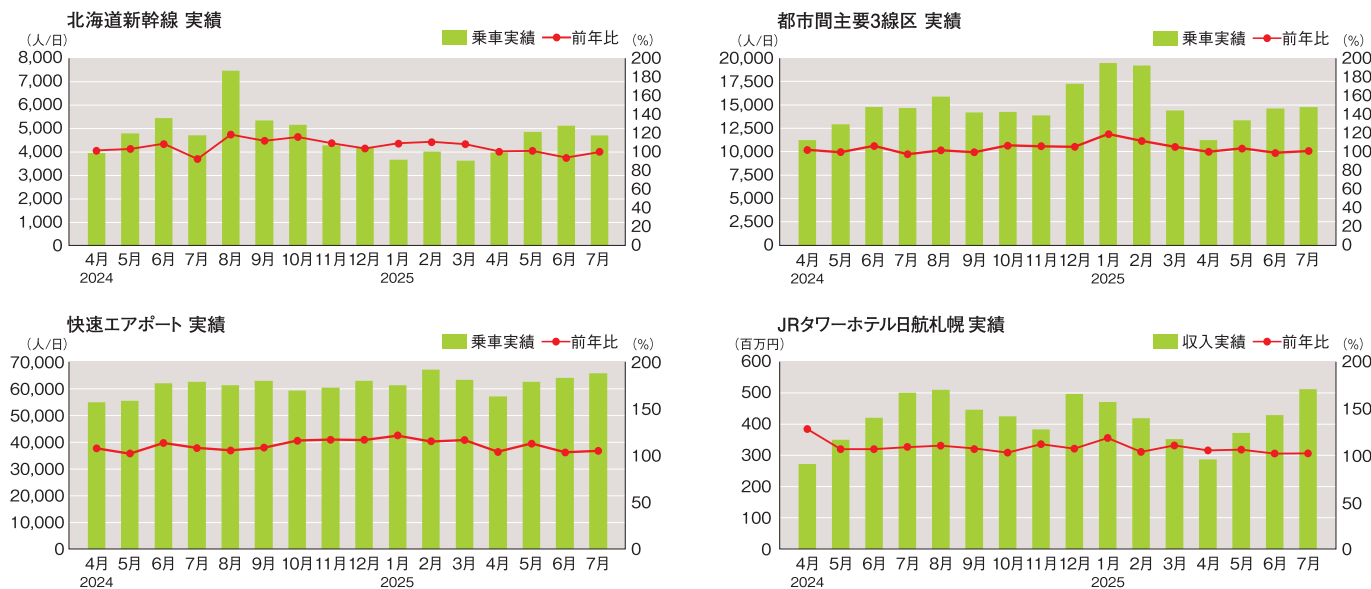
営業成績の推移[単体]



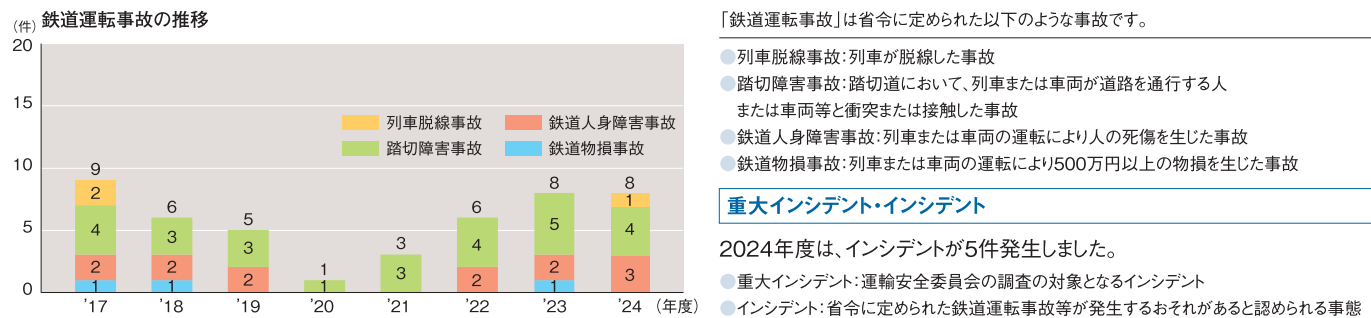
※経常利益は右目盛

各種データ

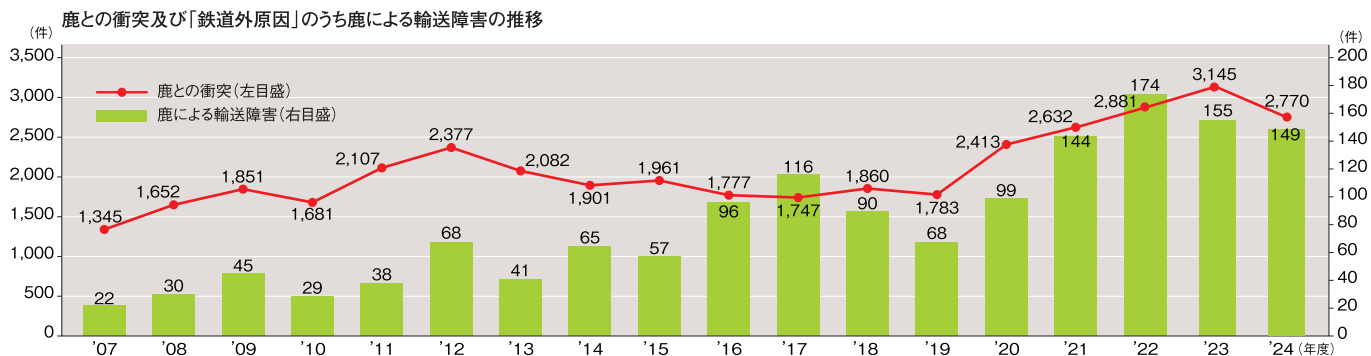
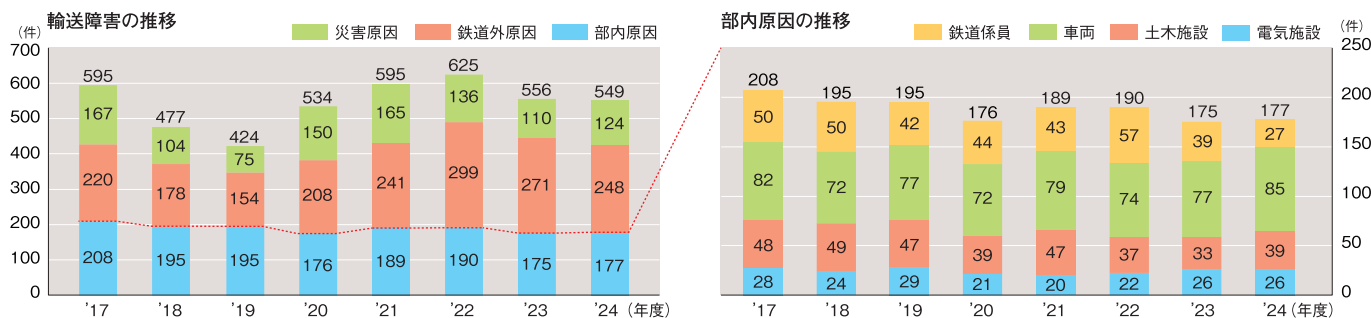
ご利用状況の変化



鉄道運転事故等



輸送障害



「輸送障害」は列車に運休または30分以上の遅延が生じたものであり、原因は右記の3種類です。

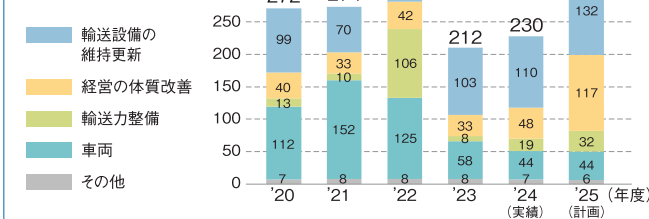
部内原因 車両や設備などの故障、社員の取り扱い誤りに起因する事象

鉄道外原因 公衆による線路内立ち入り、動物との衝突による事象など

災害原因 降雨、降雪、地震などの自然災害による事象

設備投資額の推移
【単体】

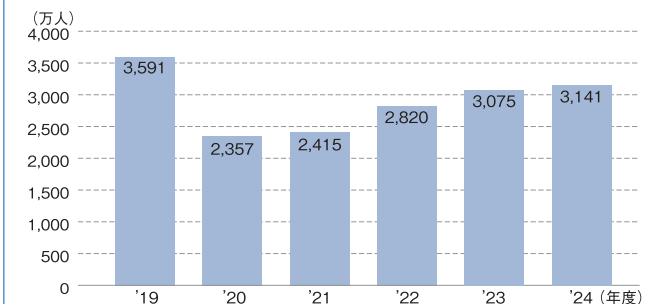
※2025年4月1日現在

北海道新幹線の区間別CO₂排出量(お客様1人当たり)

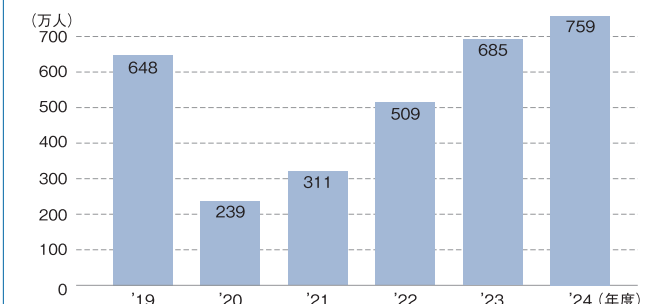
駅名	新函館 北斗	木古内	奥津軽 いまべつ	新青森
木古内	1.5	木古内		
奥津軽 いまべつ	4.6	3.2	奥津軽 いまべつ	
新青森	6.3	4.8	1.6	新青森

運転用電力量の実績値、旅客輸送人キロの実績値、電力会社の調整後排出係数より算出
※実績値については、2024年度実績を使用

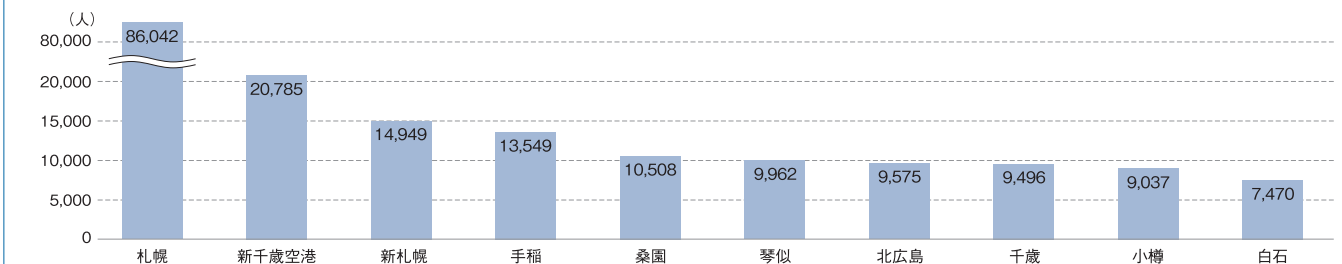
札幌駅 年間乗車人員推移



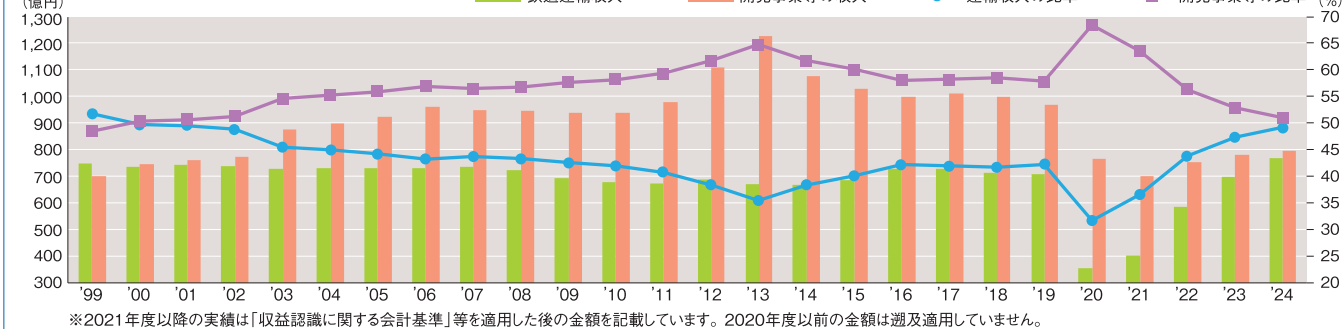
新千歳空港駅 年間乗車人員推移



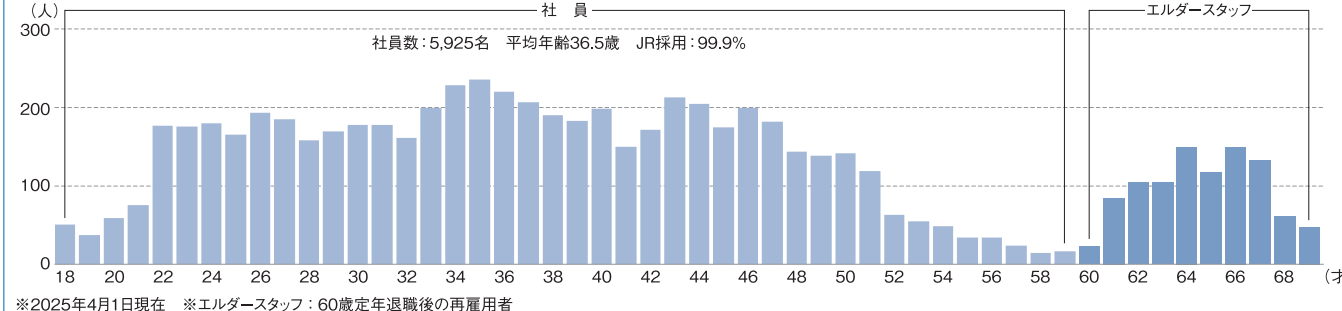
2024年度駅別乗車人員上位10駅 単位：人/日



営業収益の推移



社員年齢構成



沿革

1987（昭和62年）

- 4. 1 北海道旅客鉄道株式会社発足
- 7. 1 国内旅行業営業開始
- 7. 13 幌内線岩見沢～機春別間・三笠～幌内間運輸営業廃止
- 12. 1 道外初の営業拠点「東京営業所」を開設
- 12.19 リゾート列車第3弾「トム・サホロエクスプレス」運転開始

1988（昭和63年）

- 2. 1 松前線木古内～松前間運輸営業廃止
- 3.13 青函トンネル開業。海峡線木古内～中小国間開業。札幌～上野間に寝台特急「北斗星」運転開始。海峡線「吉岡海底駅」「竜飛海底駅」「津軽今別駅」、根室線「武佐駅」開業。青函連絡航路（113km）運輸営業廃止。釧網線「川湯駅」を「川湯温泉駅」に改称
- 4.25 歌志内線砂川～歌志内間運輸営業廃止
- 11. 3 函館線苗穂～琴似間、札幌線桑園～八軒間連続立体交差完成。721系電車、130形気動車を導入
- 12.17 リゾート列車第4弾「ニセコエクスプレス」運転開始

1989（昭和64年）

- 4. 1 消費税導入（3%）に伴う運賃改定実施
- 4.30 標準線標準～根室標準間・中標津～厚床間運輸営業廃止
- 5. 1 天北線首冠寺南～南稚内間、名寄線名寄～遠軽間・中湧別～湧別間運輸営業廃止
- 6. 4 池北線池田～北見間運輸営業廃止
- 12. 2 札幌～大坂間に寝台特急「トワイライトエクスプレス」運転開始
- 12.22 リゾート列車第5弾「クリスマスエクスプレス トム・サホロ」運転開始

1990（平成2年）

- 3.10 深名線「雨竜別駅」「政和温泉駅」「蕨ノ台駅」「白樺駅」廃止
- 7. 1 千歳線「サッポロビール庭園駅」、海峡線「知内駅」開業
- 9. 1 し特急「スーパーホワイトアロー」、特急「とから」運転開始。石北線「伊奈牛駅」、宗谷線「琴平駅」、深名線「新富駅」廃止
- 10. 1 留萌線「樺庭駅」廃止

1991（平成3年）

- 3.16 特急「はつかり」140km/h運転開始。「札幌線」の愛称を「学園都市線」とする
- 5.16 根室線釧路～根室間の愛称を「花咲線」とする
- 7. 1 一般旅行業営業開始

1992（平成4年）

- 7. 1 千歳線「新千歳空港駅」開業。南千歳～新千歳空港間に新線開業。千歳線・室蘭線PRC（自動列車運路制御装置）・PGC使用開始
- 7.18 リゾート列車第6弾「ノースレインボーエクスプレス」運転開始（愛称決定は11月16日）

1993（平成5年）

- 3.18 急行「まりも」運転終了
- 4. 1 富良野線に150形気動車を導入

1994（平成6年）

- 2.22 根室線西新得信号場～広内信号場間で特急「おおぞら10号」が強風により脱線転覆
- 3. 1 新型振子特急「スーパー北斗」運転開始
- 5.16 函館線砂川～上砂川間運輸営業廃止
- 11. 1 札幌圏輸送改善。札幌～桑園間3線化

1995（平成7年）

- 3.16 函館線「ほしみ駅」開業。学園都市線太平～篠路間の複線化完成。学園都市線の「東篠路駅」を「拓北駅」へ、「釜谷臼駅」を「あいの里公園駅」へ、「大学前駅」を「北海道医療大学駅」へ改称。札幌駅に「JR北海道電話案内センター」を開設
- 9. 4 深名線深川～名寄間運輸営業廃止
- 11.28 新本社ビル竣工式

1996（平成8年）

- 1.10 運賃改定実施（JR三島会社）
- 6.23 学園都市線新川鉄道高架開業
- 11.24 根室線帯広鉄道高架開業
- 12.24 731系電車を導入

1997（平成9年）

- 3.22 特急「スーパーおおぞら」運転開始。客室乗務員「ツインクルレディ」デビュー。札幌圏に201系気動車を導入
- 4. 1 消費税引き上げ（3%→5%）に伴う運賃改定実施
- 6. 1 日高線に160形気動車を導入

1998（平成10年）

- 2.25 函館線小樽～旭川、宗谷線旭川～永山間にPRC運用開始
- 3. 1 快速「海峡」を「ドラスも海底列車」として運転開始
- 11.21 札幌駅と新千歳空港駅に「自動改札システム」を導入

1999（平成11年）

- 7.16 札幌～上野間に寝台特急「カンオペア」運転開始
- 11.28 室蘭線「礼文浜トンネル」でコンクリートはく落事故発生

2000（平成12年）

- 3.11 学園都市線複線高架完成。宗谷線高速化事業完成。261系特急「スーパー宗谷」運転開始
- 3.29 有珠山の火山活動により室蘭線長万部～東室蘭間で運転見合わせ。函館線根知安経由の迂回運転開始（3月31日 有珠山噴火、6月8日 室蘭線全面運転再開）
- 12.25 快速「エアポート」に指定席「シート」を導入

2001（平成13年）

- 7. 1 特急「おおぞら」が全列車「スーパーおおぞら」化

2002（平成14年）

- 3.16 し特急「スーパーホワイトアロー」が旭川～札幌～新千歳空港間を直通運転
- 12. 1 海峡線に789系特急電車「スーパー白鳥」運転開始

2003（平成15年）

- 3. 6 「JRタワー」グランドオープン
- 8. 1 「JR北海道インターネット指定席予約サービス」を開始

2004（平成16年）

- 1.28 DMVの開発について発表
- 3.12 石勝線「札幌駅」廃止
- 6. 1 新千歳空港駅と札幌駅に「JR北海道外国人インフォメーションデスク」を設置
- 10. 1 JR北海道グループ会社4社（札幌駅南口開発（株）、札幌駅地下街開発（株）、札幌ターミナルビル（株）、札幌ステーション開発（株））が合併、「札幌駅総合開発（株）」となる

2006（平成18年）

- 3.17 函館線「張碓駅」、札幌線「中徳富駅」、宗谷線「智東駅」「南下沼駅」、石北線「新栄野駅」、留萌線「東横磯駅」、室蘭線「旭浜駅」廃止
- 3.18 道内相互発着の特急列車及び急行「はまなす」の全車禁煙化を実施

2007（平成19年）

- 4.14 釧網線浜小清水～藻琴間でDMVの試験的営業運転開始
- 10. 1 し特急「スーパーカムイ」運転開始

2008（平成20年）

- 10.25 ICカード乗車券「Kitaca」サービスを開始
- 11.17 根室線新大塚本～新富土間鉄道高架開業

2009（平成21年）

- 3.14 Kitaca電子マネーサービスを開始。ICカード乗車券「Kitaca」が「Suica」との相互利用サービスを開始
- 8. 1 札幌鉄道病院の新建物完成に伴い「JR札幌病院」へ改称
- 12. 1 「JR北海道文化財団」を設立

2010（平成22年）

- 4. 9 735系電車の車両公開（本運用は2012年5月1日）
- 10.10 函館線旭川鉄道高架開業
- 12. 4 東北新幹線新青森開業に伴い、特急「スーパー白鳥」・「白鳥」の運転区間が函館～新青森に変更

2011（平成23年）

- 5.27 石勝線清風山信号場構内で列車脱線火災事故が発生
- 6.18 国土交通大臣より「安全輸送の確保に関する事業改善命令」、鉄道局長より「保安監査の結果等による改善指示」を受領
- 9.16 「事業改善命令、改善指示に対する改善指針」及び「安全性向上のための行動計画」の報告書を国土交通省に提出
- 10.23 函館線幌幌鉄道高架開業

2012（平成24年）

- 6. 1 学園都市線桑園～北海道医療大学間電化開業。733系電車を導入
- 8.25 北海道新幹線新函館（仮称）～札幌間の建設工事起工式を開催

2013（平成25年）

- 3.23 交通系ICカードの全国相互利用サービス開始
- 5.31 運輸安全委員会から石勝線列車脱線火災事故に係る「鉄道事故調査報告書」が公表される。当社は「勧告」を受領
- 9.19 函館線大沼駅構内で貨物列車脱線事故が発生
- 9.21 道内複数箇所で開催基準値を超える軌間変位が判明。脱線箇所について社内規程どおりに線路の補修がなされているなかった事象が判明
- 9.25 新たに線路の整備基準値を超えていた区間が判明
- 10. 4 国土交通省鉄道局長から「保安監査の結果による当面の改善指示について」を受領
- 10.25 国土交通省鉄道局長から「保安監査の結果による当面の改善指示について（その2）」を受領
- 11. 1 JR東日本からの社員受け入れ、メンテナンス体制強化のため、特急列車の最高速度と運転本数の見直しを実施
- 11.12 函館保線管理室で線路検査データの改ざんが判明
- 11.29 国土交通省鉄道局長から「保安監査の結果による当面の改善指示について（その3）」を受領

2014（平成26年）

- 1.21 「軌道変位検査データ書き換え等に係る調査結果及び再発防止対策」について発表
- 1.24 国土交通省から「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受領
- 2.10 国土交通省及び運輸安全委員会が当社を刑事告発
- 3.14 海峡線「知内駅」「吉岡海底駅」「竜飛海底駅」廃止
- 4. 1 消費税引き上げ（5%→8%）に伴う運賃改定実施
- 5.12 江差線木古内～江差間運輸営業廃止
- 5.30 「根室線首別駅構内で発生した軌道整備不良と作業後の不正な状態確認が判明した事象」について発表
- 6.12 「JR北海道再生推進会議」を設置
- 7.23 「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」を策定し、国土交通省へ提出
- 8.30 メンテナンス強化のための最高速度を見直し
- 9.19 「保線安全の日」を制定
- 12.24 並行在来線（五稜郭～木古内）を運営する第三セクター鉄道会社が「道南いさりび鉄道株式会社」に決定

2015（平成27年）

- 1. 8 日高線厚賀～大狩部間で土砂流出
- 1.14 北海道新幹線札幌延伸の5年倒计时が決定
- 3.14 寝台特急「トワイライトエクスプレス」、711系電車運転終了
- 3.20 「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を国土交通省へ提出
- 4. 1 「JR北海道グループ経営理念」「社是」を改定、行動指針「私たちの誓い」を制定
- 6.26 JR北海道再生推進会議より「JR北海道再生のための提言書」を受領
- 8.22 寝台特急「北斗星」運転終了

2016（平成28年）

- 3.20 寝台特急「カンオペア」運転終了
- 3.21 特急「スーパー白鳥」・「白鳥」、急行「はまなす」運転終了
- 3.26 北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業。石勝線「十三里駅」「東追分駅」、根室線「花咲駅」、石北線「上白滝駅」「旧白滝駅」「白滝駅」「金車駅」、函館線「鷺ノ巣駅」廃止。ご利用の少ない普通列車の見直しを実施
- 5.27 「安全再生の日」を制定
- 7.29 「持続可能な交通体系のあり方」について発表
- 11.18 「当社単独では維持困難な線区について発表
- 12. 5 留萌線留萌～増毛間運輸営業廃止

2017（平成29年）

- 3. 4 特急の運転体系の見直し（札幌～稚内間・札幌～網走間）、札幌～旭川間に789系特急電車による特急「ラック」運転開始。千歳線「美々駅」、根室線「島ノ下駅」「稲土別駅」「上厚内駅」、釧網線「五十石駅」、函館線「東山駅」「姫川駅」「桂川駅」「北豊津駅」「雄岱駅」廃止
- 12. 6 JR北海道再生推進会議有志による「声明文」を受領

2018（平成30年）

- 3.17 261系車両を新製導入し、特急「北斗」が全列車「スーパー北斗」化。根室線「羽前駅」廃止
- 3.25 特急「旭山動物園号」運転終了
- 4. 1 「札幌交通機械（株）」と「札幌工営（株）」が合併、社名は「札幌交通機械（株）」となる。「JR北海道ホテルズ（株）」と「（株）北海道JRインマネジメント」が合併、社名は「JR北海

道ホテルズ（株）」となる。石北線・釧網線の一部エリアで「スマホ定期券」サービスを開始

- 6.17 「JR北海道の事業範囲見直しに係る関係者会議」においてJR北海道グループの「経営再生の見通し」（案）を説明
- 7.27 国土交通大臣より「JR北海道の経営改善について」の取り組みを審美に進めることを内容とする監督命令を受領
- 9. 6 北海道胆振東部地震が発生。道内の全列車が運休
- 11.13 「JR北海道再生推進会議」が13回をもって終了

2019（平成31年）

- 2.28 客室乗務員による車内サービス終了
- 3.16 北海道新幹線が青函トンネル内の運転速度を160km/hに引き上げ。根室線「直別駅」「尺別駅」「初田牛駅」廃止
- 4. 1 石勝線新夕張～夕張間運輸営業廃止
- 4. 9 「JR北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031」「中期経営計画2023」発表
- 4.18 佐川急便との貨客混載事業を本格稼働
- 5.13 北海道新幹線新函館北斗～札幌間の高速化の要請（最高速度 320km/h）
- 7.27 宗谷線で「風こ そやう」号運転開始（初日は雨のため運休）
- 10. 1 消費税引き上げ（8%→10%）に伴う運賃改定実施
- 11.11 「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合」設立

2020（令和2年）

- 1.16 北海道新幹線札幌駅について計画変更案を発表
- 3.14 特急列車愛称名「スーパー」の取りやめ。新型電気式気動車H100形を導入。根室線「古瀬駅」、釧網線「南弟子屈駅」廃止
- 3.23 新型コロナウイルスの影響により、特急列車の減便・減車を実施
- 4. 1 空知運転所跡地で太陽光発電事業売電開始。「ジェイ・アール北海道バス株」と「札幌新聞発株」が合併、社名は「ジェイ・アール北海道バス株」となる。「ジェイアール北海道レンタリース株」と「株北海道ジェイ・アール・エージェンシー」が合併、社名は「株JR北海道ソリューションズ」となる
- 5. 7 札幌線北海道医療大学～新十津川間運輸営業廃止
- 8.28 「THE ROYAL EXPRESS→HOKKAIDO CRUISE TRAIN」運転開始
- 10.17 261系5000代「はまなす」編成デビュー
- 12.31 青函トンネル内における北海道新幹線の時間帯区分時速210km営業運転を実施（～1/4）

2021（令和3年）

- 3.13 函館線「伊納駅」、宗谷線「南比布駅」「北比布駅」「東六線駅」「北剣淵駅」「下士別駅」「北星駅」「南美深駅」「紋穂内駅」「豊清水駅」「安牛駅」「上幌延駅」「徳満駅」、石北線「北日ノ出駅」「将軍山駅」「東雲駅」「生野駅」、釧網線「南斜里駅」廃止
- 3.24 北海道新幹線を使用した宅配便輸送を開始
- 3.26 当社に対する経営支援の根拠となる「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」が可決・成立
- 4. 1 日高線越川～様似間運輸営業廃止
- 4.15 北海道・東北新幹線を使用した荷物（鮮魚等）輸送を開始
- 4.30 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から支援に伴う出資300億円を受け入れ
- 5. 8 261系5000代「ラベンダー」編成デビュー
- 10. 1 北海道キヨスク（株）が（株）北海道ジェイ・アール・フレッシュネス・リテールを吸収合併。261系5000代ラベンダー編成が当社から、北海道高速鉄道開発（株）に移管

2022（令和4年）

- 3.12 函館線「池田国駅」「流山温泉駅」「鏡子口駅」「石谷駅」「本石倉駅」、根室線「糸魚沢駅」、宗谷線「歌内駅」廃止。学園都市線「ロースタウン駅」開業。宗谷線「東風連駅」を「名寄高校駅」へ改称・移転
- 3.16 福島県沖地震に伴い、福島～白石蔵王間でH5系が脱線
- 3.31 大阪営業所閉所
- 9.30 キハ281系定期運用終了。パセオ営業終了
- 10.16 札幌駅1番線を廃止し、11番線を使用開始
- 10.30 国と北海道による支援を受けたH100形（釧網線・花咲線ラッピング）車両がデビュー
- 12.25 北海道ボールパーク開業に向け改修した北広島駅を使用開始

2023（令和5年）

- 3.17 キハ183系定期運用終了。「北5西1・西2地区市街地再開発組合」設立
- 3.18 日高線「浜田浦駅」廃止
- 4. 1 留萌線石狩沼田～留萌間運輸営業廃止
- 5.20 室蘭線に737系電車を導入
- 8.31 北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業に伴いエスタ閉店

2024（令和6年）

- 1.30 アクションプランの令和元年度からの5年間の取り組みについて、総括的な検証を実施し、国土交通省に報告
- 3.15 国土交通大臣より監督命令を受領
- 3.16 石勝線「滝ノ上駅」、宗谷線「初野駅」「恩根内駅」、石北線「愛山駅」、函館線「中ノ沢駅」「野幌」。一部特急列車の「全車指定席化」実施。「エアポート」日中時間帯毎時6本化。全快速列車を桑園駅に停車。IC カード Kitaca エリア拡大
- 4. 1 「JR北海道グループ中期経営計画2026」発表。根室線富良野～新得間運輸営業廃止
- 4.29 青函トンネル内における北海道新幹線の時間帯区分時速260km営業運転を実施（4/29、5/4-7）
- 11.16 函館線森～石倉間において貨物列車が脱線

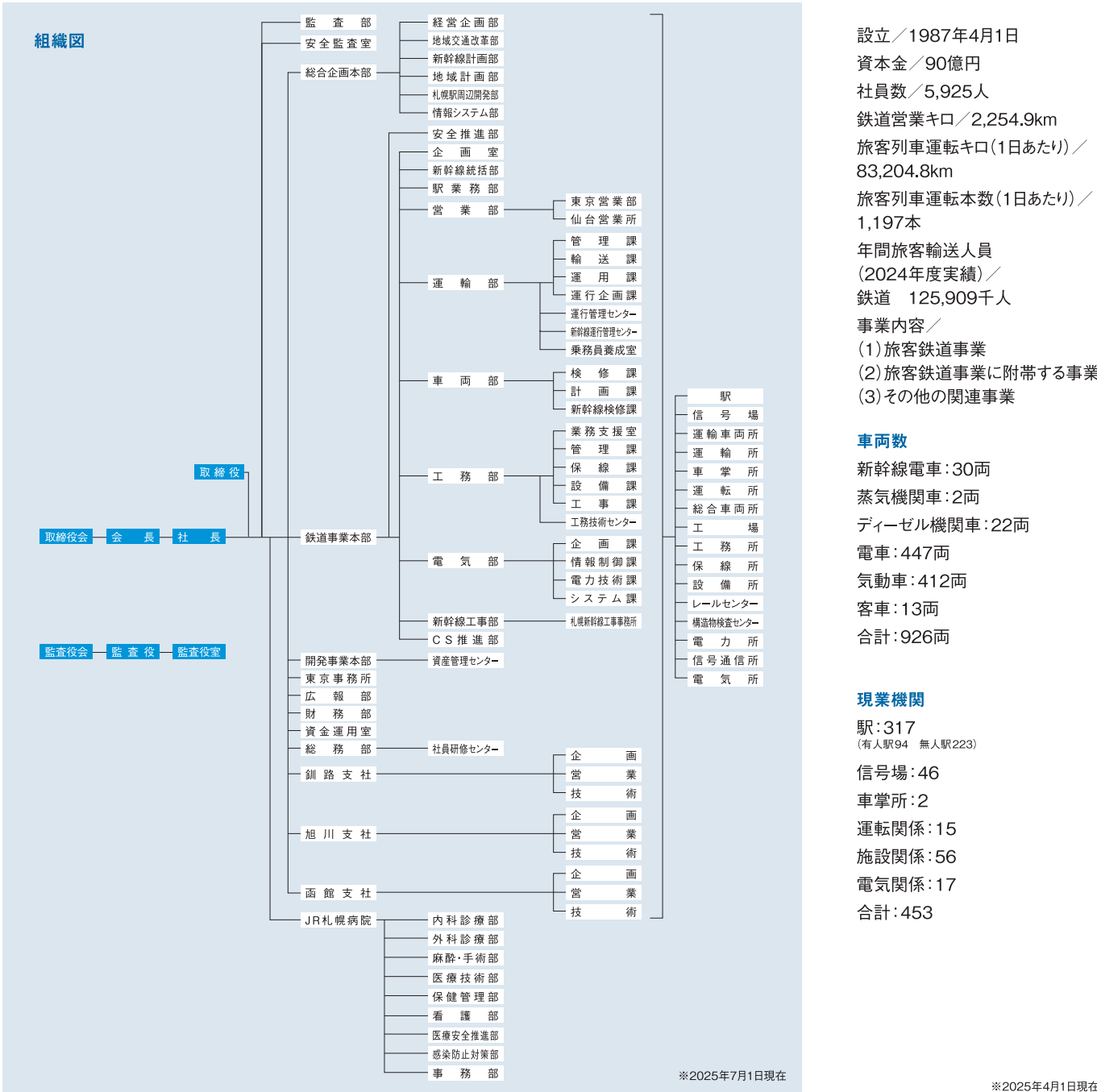
2025（令和7年）

- 2.12 砂川駅構内で発生した線路内作業時における取り扱いの不備を受け、本社で北海道運輸局による保安監査の実施
- 3.15 根室線「東滝川駅」「東横室駅」、宗谷線「雄信内駅」「南幌延駅」「抜海駅」廃止
- 3.31 北海道運輸局長より「鉄道の安全輸送の確保について」の指示を受ける。北海道ジェイ・アール都市開発（株）が、合同会社BASE JAPANの全出資持分を取得し、子会社化

2026（令和8年）

- 3.17 261系車両を新製導入し、特急「北斗」が全列車「スーパー北斗」化。根室線「羽前駅」廃止
- 3.25 特急「旭山動物園号」運転終了
- 4. 1 「札幌交通機械（株）」と「札幌工営（株）」が合併、社名は「札幌交通機械（株）」となる。「JR北海道ホテルズ（株）」と「（株）北海道JRインマネジメント」が合併、社名は「JR北海

会社概要



役員

代表取締役会長	常務取締役 総合企画本部 副部長 〔札幌駅周辺開発担当 財務部、資金運用室、東京事務所、 JR札幌病院担当〕	取締役 安全監査室長 兼 鉄道事業本部 副部長 〔安全・仕事改革担当 スタートレイン推進担当〕	取締役（非常勤）	監査役
島田 修			大槻 博	日野 祥英
代表取締役社長	萩原 国彦	川戸 俊美	取締役（非常勤）	監査役（非常勤）
綿貫 泰之			小沼 智子	安田 光春
取締役副社長	常務取締役 鉄道事業本部長 〔安全統括管理者〕	取締役 総合企画本部 副部長 〔新幹線計画、札幌駅工事担当 広報部、DX・カー・ボンニュートラル推進担当〕	取締役（非常勤）	監査役（非常勤）
総企画本部長 〔新幹線札幌開業準備担当〕	島村 昭志	山田 浩司	藤井 裕	平本 健太
深谷 光浩			取締役（非常勤）	監査役（非常勤）
			菅谷 とも子	桶谷 治
				※2025年7月1日現在
執行役員	執行役員	執行役員	執行役員	執行役員
安全監査室 副室長 兼 鉄道事業本部 副部長	執行役員 鉄道事業本部 営業部長	執行役員 鉄道事業本部 運輸部長	執行役員 鉄道事業本部 電気部長	執行役員 開発事業本部長 〔営業、インバウンド、地域連携担当〕
関口 司	森下 昌	佐藤 一朗	芳賀 善浩	林 雅子
				※2025年7月1日現在

JR北海道会社案内 2025年9月発行

北海道旅客鉄道株式会社 広報部
〒060-8644 札幌市中央区北11条西15丁目1-1

<https://www.jrhokkaido.co.jp/>